

**Univerzita Karlova v Praze
1. lékařská fakulta**

Studijní program: Specializace ve zdravotnictví

Studijní obor: Adiktologie kombinovaná



Kateřina Kaprasová

Řízení pod vlivem alkoholu u obecné populace

**Driving under the influence of alcohol in the general
population**

Bakalářská práce

Praha 2013

Vedoucí práce: JUDr. Michaela Štefunková, PhD.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla a citovala všechny použité prameny a literaturu. Současně prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Souhlasím s trvalým uložením elektronické verze mé práce v databázi systému meziuniverzitního projektu Theses.cz za účelem soustavné kontroly podobnosti kvalifikačních prací.

V Praze, dne

.....

Podpis předkladatele práce

Identifikační záznam:

Kaprasová, Kateřina. *Řízení pod vlivem alkoholu u obecné populace. Driving under the influence of alcohol in the general population*. Praha, 2013. Počet stran 72 s., 3 přílohy, 22 tabulek, 20 grafů. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova v Praze, 1. lékařská fakulta, Klinika adiktologie 1. LF UK a VFN 2013.

Vedoucí práce JUDr. Michaela Štefunková, PhD.

Poděkování

Upřímně děkuji JUDr. Michaele Štefunkové za odborné vedení práce, cenné rady a připomínky.

Také děkuji všem respondentům za vyplnění dotazníku.

Dále bych chtěla poděkovat svému příteli, Ladislavu Hatyínovi za pomoc při grafickém zpracování bakalářské práce.

Abstrakt

Je faktem, že alkohol je aktuálním a celosvětovým problémem. Statistiky nám ukazují, že asi čtvrtina úmrtí, se přisuzuje alkoholu za volantem. Proto se ve své výzkumné práci zabývám problematikou řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu u obecné populace. Zajímají mě důvody, které vedou řidiče k usednutí za volant a profil rizikového řidiče. V práci píší o účincích alkoholu na člověka a psychologických aspektech. Popisují také možnosti prevence v dopravě a zároveň informuji o aktuálních statistikách nehodovosti v ČR pro rok 2011 a 2012.

Cílem práce je zjistit všeobecnou rozšířenost řízení pod vlivem alkoholu mezi českými řidiči. Dále sestavit profil rizikového řidiče a důvody, které řidiče k řízení pod vlivem alkoholu vedou. Moje první hypotéza je, že muži řídí pod vlivem alkoholu častěji než ženy. Druhá hypotéza je, že mladší řidiči budou řídit častěji. A poslední hypotézou si chci ověřit, jestli řidiči s nižším vzděláním, budou řídit pod vlivem alkoholu častěji.

Metodou výzkumu jsem zvolila dotazník o uzavřených a otevřených otázkách. Dotazník byl předán respondentům v písemné formě elektronickou cestou, ale i osobně. K dotazníku jsem přikládala průvodní dopis, který respondenty informoval o cíli výzkumu a anonymitě šetření. Výzkumného šetření se zúčastnilo celkem 114 respondentů. Z toho 70 respondentů přiznalo, že řídili pod vlivem alkoholu. Ze získaných dat z dotazníkového šetření, je popsán profil rizikového řidiče a důvody, které vedou k řízení pod vlivem alkoholu.

Zjistila jsem, že řízení pod vlivem alkoholu v České republice je rozšířené. Ze vzorku respondentů 114, řídilo někdy pod vlivem alkoholu 70 (tj. 61,40 %). Muži řídí pod vlivem alkoholu častěji než ženy a to převážně opakovaně. Důvodem je nemožnost jiné dopravy. Věk rizikového řidiče je v rozmezí 27 - 35 let, pracující na střední pozici. V praxi by to znamenalo soustředit prevenci více na tuto rizikovou skupinu.

Klíčová slova

Alkohol, rizikový řidič, účinky alkoholu, prevence, dopravní nehoda.

Abstract

It is a fact that alcohol is a current global problem. Statistics show that about a quarter of deaths are caused by alcohol behind the wheel. Therefore, in my research I deal with the problematic of driving under influence of alcohol by the general population. I'm interested in the reasons which lead drivers to sit behind the wheel after consuming alcohol and high risk driver's profile. In the research I write about the effects of alcohol on human body and psyche. I also describe the possible methods of prevention and the up to date statistics of accidents in the Czech Republic for 2011 and 2012.

The aim of the research is to determine the general prevalence of driving under the influence of alcohol among Czech drivers. Furthermore, to compile the high risk driver's profile and the reasons which lead him to drive under influence. My first hypothesis is that men drive under the influence of alcohol more frequently than women. The second hypothesis is that younger drivers are more likely to sit behind the wheel after alcohol consumption. In the last, in my third hypothesis I want to check whether drivers with lower education drive under the influence of alcohol more often than the ones with high education.

For methodology of my research I chose questionnaire with closed and open questions. The questionnaire was transmitted to respondents in written form electronically but also in person. To the questionnaire I attach a cover letter in which I explained the objectives of the research and ensured the respondents about fully anonymity. 114 respondents participated in total. 70 respondents admitted that they have driven under the influence of alcohol. The data collected from the survey, describes the profile of a high risk driver and the reasons which lead him/her to sit behind the wheel after consuming alcohol.

My research showed that driving under influence of alcohol is widespread in the Czech Republic. From a sample of 114 respondents 70 have driven under the influence of alcohol, this makes 61.40%. Men drive under the influence of alcohol more frequently than women, mainly/often repeatedly. The main reason is missing alternative options of transportation. By age high risk driver fall into the range of 27-35 years. They most frequently work in mid-level positions. The learning for practice is to focus prevention, activities on this high-risk profile.

Key words

Alcohol, hazardous driver, effects of alcohol, prevention, traffic accident.

Obsah

1. Úvod.....	9
2. Charakteristika alkoholu, výroba a vliv na organismus	10
3. Psychické procesy a stavy u řidiče.....	12
3.1. Vnímání.....	12
3.1.1. Zrakové, pohybové, sluchové vnímání.....	12
3.2. Paměť	13
3.3. Pozornost a nepozornost.....	14
3.4. Jednání.....	14
3.5. Rozhodování	15
3.6. Psychologická přednost v jízdě	15
3.7. Únava	16
3.8. Strach a úzkost	16
4. Teorie dopravních nehod.....	17
4.1. Hlavní příčiny dopravních nehod.....	17
5. Alkohol jako příčina dopravních nehod	19
5.1. Hladina alkoholu v krvi.....	20
5.2. Metody zjišťování hladiny alkoholu v krvi	21
6. Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu versus zákon.....	24
7. Prevence nehod v dopravě.....	32
8. Statistika nehodovosti pod vlivem alkoholu na území ČR.....	34
9. Výzkumná část.....	37
9.1. Cíl práce	37
9.2. Hypotézy	37
9.3. Sběr dat a zpracování	37
9.4. Popis celého výzkumného souboru	38
9.5. Popis výzkumného souboru respondentů, co řídili pod vlivem alkoholu	45
10. Popis profilu rizikového řidiče.....	57
11. Ověření hypotéz	58
12. Diskuse	59
13. Souhrn	61
14. Závěr	62
15. Použitá literatura	64
16. Přílohy	66

16.1.	Příloha č. 1: Dotazník.....	66
16.2.	Příloha č. 2: Seznam tabulek	71
16.3.	Příloha č. 3: Seznam grafů	72

1. Úvod

Podle mého názoru konzumace alkoholu je celosvětovým fenoménem hlavně kvůli prvotním účinkům: pocitu blaženosti, štěstí a uvolnění. Alkohol se týká většiny obyvatelstva na naší planetě. Ať jsme téměř kdekoliv, všude si ho můžeme legálně obstarat. Dokonce se víc a víc rozšiřuje i mezi mladší generace. O problematice alkoholu se mluvilo, mluví a mluvit stále bude, a to hlavně ve spojitosti s řízením motorových vozidel, motocyklů, kol a dalších dopravních prostředků.

Dnešní uspěchaná doba vyžaduje, že skoro každý člověk má dnes automobil. Spousta z nás si nedokáže svůj život bez něho představit, protože ho používáme jako dopravní prostředek, ozdobu nebo koníček a uspokojuje naše potřeby.

Technologický průmysl jde stále dopředu a vyvíjí se stále nové, rychlejší a lepší automobily. Řidiči po komunikacích jezdí rychleji a bezohledněji. Statistiky nám ukazují, kolik se stává dnes a denně dopravních nehod a kolik z nich je zapříčiněná řidiči pod vlivem alkoholu, což jsou velice hrůzná čísla a dokazují, že alkohol za volantem je aktuálním problémem současné doby. Většina z nás si neuvědomuje, že automobil je sám o sobě nebezpečný a řízením pod vlivem se toto riziko nebezpečí několikrát zvyšuje. Často si to uvědomujeme, až když se nebezpečí osobně vystavíme.

V mojí práci mě zajímají důvody, které vedou řidiče k usednutí za volant pod vlivem alkoholu, a chci sestavit rizikový profil řidiče a to pomocí, standardního dotazníku, který jsem nasbírala přes internet a osobním předáním.

2. Charakteristika alkoholu, výroba a vliv na organismus

„Alkohol je snadno rozpustný ve vodě a díky jeho jednoduché struktuře snadno proniká ke tkáním. Může být absorbován všemi částmi trávicí trubice, plícemi, močovým měchýřem, pobřišnicí, pohrudnicí, podkožním vazivem. Etanol pomalu proniká do svalstva, je-li v klidu, a do tukových tkání. Při perorálním podání se etanol resorbuje nejvíce z horní části tenkého střeva, resorpci však zpomaluje přítomnost potravy v žaludku“ (Kvapilík & Svobodová, 1985, p. 16 -17).

V odborném názvosloví se alkohol nazývá etylalkohol, chemicky etanol C_2H_5OH a má jednoduchou a malou molekulu. Alkohol je řazen do skupiny hypno-sedativ a účinky se blíží barbiturátům. Etanol dokáže pokrýt až polovinu energetického přívodu potřebného pro tělesnou aktivitu. Zásadní význam etanolu je z farmakologického hlediska především v látkové výměně a nervstvu. V nervové soustavě poškozuje bazální činnost všech nervových subsystémů (Kvapilík & Svobodová, 1985).

Etylalkohol nejdříve ovlivňuje psychické, fyzické funkce a později dochází i k orgánovému poškození. Somatická poškození se mohou týkat všech částí organismu, ale nejčastěji se vyskytují chronické potíže a poškození gastrointestinálního traktu, vyšší výskyt rakoviny rekta, karcinom jater, jaterní cirhóza, poškození pankreatu, poruchy krvetvorby, avitaminózy a sexuální dysfunkce. U žen alkoholiček, které jsou těhotné, hrozí riziko poškození plodu tzv. fetální alkoholový syndrom (Popov, 2003).

Podle Popova (2003) rozdělujeme čtyři stádia intoxikace alkoholem:

- Excitační stádium do 1,5g/kg vede k lehké opilosti.
- Hypnotické stádium v intervalu 1,6- 2g/kg vede ke střední opilosti.
- Narkotické stádium nad 2g/kg vede k výrazné opilosti.
- Těžká alkoholová intoxikace nad 3g/kg může vést k bezvědomí, zástavě dechu a smrti.

Výroba alkoholu je lehký chemický proces, kterým se zabývali již naši předci. Měl význam při náboženských obřadech a až později stále více jako nápoj. Také se v minulosti používal jako lék a i dnes se používá v medicíně lidové, ale i oficiální. V dobách dávných za vlády Břetislavem I roku 1039 přinášela obliba piva a medoviny řadu problémů, které vyvolaly potřebu prvního „protialkoholního zákona“, který měl prohibiční charakter a

uváděl tvrdé tresty pro ty, co ho poruší (Popov, 2003).

Popov (2003, p. 151) uvádí, že „alkohol vzniká chemickým procesem kvašení ze sacharidů a to buď z jednoduchých cukrů, které jsou obsaženy v ovoci nebo z polysacharidů z obilných zrn nebo brambor. Etylalkohol je druhý nejjednodušší. Při nedokonalých chemických procesech vzniká směs etylalkoholu s nejnižším alkoholem – metylalkoholem, který je velmi silný nervový jed se selektivním působením na oční nerv a vede k metabolickému rozvratu vyvoláním acidózy. Acidózu může vyvolat i etylalkohol, ale v menší míře“.

Základní proces při výrobě alkoholu je jednoduchý, ale jakoukoliv formou fermentace se dosáhne pouze omezené koncentrace asi kolem 17%. Pokud koncentrace dosáhne určité úrovně, tak kvasinky alkohol zabijí nebo zcela zastaví, a proto se nemůže dosáhnout vyšší koncentrace například 40%. Toto nám v dnešní době umožňuje destilace, která má své počátky již před 2000 lety. Destilace je proces založený na čištění a dělení kapalných látek. Alkohol sám o sobě nemá moc dobrou chuť, a proto se k němu během zpracování přidává spousta chemických látek, které mu dodávají lepší chuť (Griffith, 2000). Lidé se domnívají, že alkohol v malých dávkách působí na organismus povzbudivě a dodává energii. Po pár skleničkách se ve společnosti cítíme hovornější, sebevědomější a uvolněnější, ale alkohol má na organismus účinek tlumivý, nikoli stimulační jak se zdá. „Předpokládá se, že počáteční stimulující vliv alkoholu vzniká tím, že inhibiční synapse v mozku jsou tlumeny poněkud dříve než synapse excitační. Jelikož neurony v mozku udržují přesnou rovnováhu mezi excitací a inhibicí, vlivem útlumu inhibičních synapsí vzniká pocit excitace nebo stimulace. Excitační synapse jsou však rovněž brzy utlumeny, jejich stimulační účinek pomíjí a nastává ospalost a zpomalení senzorických a motorických funkcí“ (Sandorová, Samková, Holešovský & Vodvářka, 2006, s. 360).

Jak jsem již zmínila, alkohol působí na centrální nervový systém všeobecně tlumivě, a přesto se společností považuje za nápoj, který vžene do žil energii. Již v malém množství má vliv na úsudek jedince, rychlost reakce, koordinaci pohybů a rozhodování. Tlumí také vnímání bolesti, tlumí centra pro dýchání a ve vysokých dávkách může dojít až ke smrti (Sananim, 2009).

3. Psychické procesy a stavy u řidiče

Podle mého názoru pokaždé, když se rozhodneme usednout za volant, měli bychom být v dobré psychické a fyzické kondici.

Alkohol způsobuje dočasné změny a poruchy v psychické i výkonné oblasti. Alkohol ovlivňuje řidiče, již v malém množství, ačkoli si to jedinec převážně neuvědomuje. Již od 0,2 promile alkoholu v krvi se u řidiče narušuje koncentrace postřehu, paměti, zrakové vnímání, prostorové vnímání, sebekontrola, zhoršuje se hloubkové a noční vnímání, zužuje se zorné pole, mění se emoce a špatně se rozeznávají barvy. Dále alkohol vede k poruchám vnímání, rozhodování, hodnocení, psychomotoriky a reagování. Řidič, který je pod vlivem alkoholu má tendence nedodržovat odstup mezi vozidly, při jízdě své vozidlo směřuje do strany, má zpomalené reakce a hůře registruje dopravní značení. Z psychopatologického hlediska je nejziskovější hladina alkoholu v krvi u řidiče 0,5 – 1,5 promile. Takto ovlivněný člověk má větší sebejistotu, nižší sebekontrolu, má tendence k soutěžení, více riskuje, snižuje se úroveň pozornosti, paměti, mentálních a myšlenkových schopností. Řidič, který usedá za volant v nedostatečné fyzické a psychické kondici, nikdy nemůže být dobrým a bezpečným řidičem. Alkohol při řízení motorového vozidla markantně zvyšuje riziko dopravní nehody a řidič, u kterého byl zjištěn alkohol, bývá zpravidla vždy označen za viníka dopravní nehody a to někdy i v případech, když je vina sporná nebo i na vině druhého účastníka dopravní nehody (Repado, 2013).

3.1. Vnímání

Řidič vnímá celou řadu podmětů. Vnímání vzniká na základě činnosti smyslových orgánů. Ty nám přinášejí různé počitky např. zápach benzínu, červené barvy, třes sedačky. Slučováním počitků vzniká smyslový vjem. Vjem je komplexní a má řadu charakteristik. Je ovlivněn vlastnostmi řidiče, jako jsou např. zkušenosti s řízením a osobností řidiče (Hamerníková, 2010).

3.1.1. Zrakové, pohybové, sluchové vnímání

Oko jako smyslový orgán je pro řízení nejdůležitější. Okem vnímáme nejvíce informací kolem sebe. Pro řidiče je opravdu důležité, aby měl výborný zrak a barvocit. Řidič potřebuje pořád měnit směr pohledu a musí se naučit používat co největší rozsah zorného pole. Pokud by se zaměřoval dlouho na jedno místo, může ohrozit sebe i ostatní

kolem. Při řízení se setkáváme se spoustou zrakových klamů, např. mírné stoupání po dlouhém klesání, řidič vnímá jako strmější, někdy nám zase silnice připadá širší a jindy užší. Jindy zase v užším prostoru má člověk sklon vnímat rychlost auta vyšší, než doopravdy je. Při vysokých rychlostech si někteří řidiči nemusí být jistí, zda auto před nimi stojí nebo jede. Zkušený řidič dokáže lépe odhadnout rychlost svého auta a vzdálenost, než začínající a sváteční řidiči. Špatná viditelnost (šero, jas, déšť, mlha), též zhoršuje vnímání pohybu. Mezi další důležitý smyslový orgán patří ucho, protože např. výstražná zvuková znamení, troubení, nelze zaznamenat jinak. Sluchem také vnímáme stav vozidla, nebo přijíždějící sanitky a policisty, kteří mají zapnutou sirénu. Pro bezpečnou jízdu je smyslové vnímání velmi důležité. Jestliže má člověk pocit, že špatně vidí nebo slyší, měl by navštívit odborného lékaře, aby se předešlo případnému riziku nehody (Hamerníková, 2010).

3.2. Paměť

„Paměť můžeme definovat jako schopnost přijímat, zpracovávat, uskláňovat, vydávat a znovu poznávat informace. Rozlišujeme tři základní druhy paměti“ (Hamerníková, 2010, p. 33- 34):

1. Senzorická paměť přijímá informace, které přicházejí ze sensorických orgánů. Tyto informace se uchovávají pouhou chvilku a úzce souvisí s pozorností a vnímáním. Těchto informací je velké množství a musí se filtrovat, protože by se paměť zahltila.
2. Krátkodobá paměť se zabývá vědomými psychickými činnostmi. Informace se zachycují po dobu minut, hodin nebo dní. Informace důležité se přesouvají do dlouhodobé paměti a ty nedůležité se zapomenou.
3. Dlouhodobá paměť je nejodolnější a je v ní nejvíce informací. Jsou do ní ukládané postupy, informace a jiné. Do této paměti se nám ukládají vzpomínky, jako jsou například datum svatby, výměna kola u automobilu, narozeniny, cesta do práce apod.

V dopravě se paměť využívá prakticky všude. Musíme si pamatovat, která značka co znamená, až po zapamatování si, jak se řídí. Paměť se dá i lehkými cviky posilovat (Hamerníková, 2010).

3.3. Pozornost a nepozornost

Štikar et al., (2003) uvádějí, že pozornost není pouze psychický proces vnímání a myšlení. Je nutné se zaměřit a soustředit na děj, situaci a předmět. Toto zaměření bychom měli udržet po určitou dobu.

Udržení intenzivní pozornosti patří k nejtěžším psychickým výkonům řidiče. Stačí sekunda nepozornosti a náš život je smrtelně ohrožen. Například telefonování za jízdy, duševní napětí, kouření při jízdě, komunikace s posádkou, kochání se okolím, patří mezi nejčastější narušitele pozornosti. Pokud se naše pozornost soustředí kamkoliv jinam, než je dopravní situace, nazývá se nepozornost. Nejčastěji je pozornost odkloněna k vnějším podmětům jako např. příroda, reklamy a řidič nestihne na nebezpečnou situaci zareagovat nebo ji ani nevidí. Může však být zaměřena i na vnitřní prožívání tzv. vnitřní nepozornost (Chmelík, 2009).

3.4. Jednání

Podle výzkumů, není reakční doba tak významná při dopravních nehodách, nicméně velmi pomalé reakce zejména ve vysokých rychlostech jsou důležitou příčinou nehod. Za normální situace postačuje k jednání jedna sekunda, ale v kritické situaci je potřeba mnohem kratší čas (Štikar et al., 2003).

Jednání rozdělujeme na přizpůsobivé a nepřizpůsobivé. Řidiči, kteří spadají do přizpůsobivého jednání, mají schopnost vnímat, myslet a reagovat adekvátně k dané dopravní situaci. Dokážou jednat předvídavě, promyšleně a objektivně zhodnotit své řidičské schopnosti. Nepřizpůsobivé jednání je trojího typu:

1. chování se zkratovou reakcí- tyto reakce souvisí se strachem a úlekem. Nejčastěji je projevem začátečníků a často končí dopravní nehodou. V kritické chvíli se řidič za volantem přikrčí, zakryje oči, ale v jízdě nadále pokračuje.
2. chování s prodlouženou reakcí- toto chování se často vyskytuje u řidičů v autoškole. Řidič myslí na něco jiného tzv. vnitřní nepozornost a nesoustředí se na dopravní situaci.
3. chování v dopravní situaci, která nastala zcela neočekávaně- je chování, které je schopno vyvolat u druhého řidiče opačnou reakci, než jsme předpokládali (Chmelík, 2009).

3.5. Rozhodování

„Rozhodování řidiče při řízení vozidla vychází z informací o dané situaci a je také ovlivněno jeho znalostmi a zejména dřívějšími zkušenostmi. Je třeba mít na zřeteli, že existuje množství vnějších podmínek a možností způsobů jednání člověka. Každá kombinace podmínek a jednání vede k určitému výsledku, který je ve svém důsledku buď bezpečný, nebo nebezpečný. Rozhodování řidiče je ovlivněno zachycením důležitých podnětů v dopravní situaci. Z hlediska vnímání těchto podnětů mohou nastat čtyři případy:

1. Objeví se podnět, který řidič správně rozpozná.
2. Objeví se podnět, ale řidič ho nerozpozná.
3. Podnět se neobjeví a řidič to správně rozpozná.
4. Podnět se neobjeví a řidič se domnívá, že ho rozpoznal.

Podnětem může být dopravní značka či signál, chodec, jiný automobil“ (Štikar et al., 2003, str. 68).

Rozhodování také závisí na tom, jak je řešená situace náročná. Když se nacházíme v časové tísní, v neznámém dopravním prostředí či špatné psychické kondici může dojít k chybnému rozhodnutí, které může skončit dopravní nehodou (Chmelík, 2009).

3.6. Psychologická přednost v jízdě

„Jedná se o vzdání se přednosti v jízdě na křižovatce, kde podle pravidel tuto přednost řidič má, nebo o prosazování přednosti v jízdě tam, kde tuto přednost nemá“ (Chmelík, 2009, str. 165). K psychologické přednosti dochází, když řidič nemá dostatečné nebo úplné informace, nebo když se své přednosti vzdá cíleně. Někdy se může řidič rozhodnout reflexivně na neočekávanou situaci (Chmelík, 2009). Jednotlivé faktory, při kterých vzniká psychologická přednost, můžeme rozdělit na vnitřní a vnější. Na základě těchto faktorů je snazší rozpoznat, kdy k psychologické přednosti dochází na základě místních podmínek nebo indispozicí řidiče. Je tedy důležité, aby každý řidič počítal s tímto jevem a dokázal dopravní situaci přizpůsobit (Štikar et al., 2003).

3.7. Únava

Všeobecně se ví, že únavný a celkově vyčerpaný člověk udělá mnohem více chyb jak v práci, tak v běžném životě, než člověk odpočatý. Není tomu jinak i při řízení automobilu. Nicméně i takto unavení řidiči jsou často nuceni za volant usednout ať už z pracovních nebo rodinných důvodů a ohrožují tím svůj život a zdraví (Hamerlíková, 2010). „Únava je normální stav, který nastává po nějakém výkonu, třeba po řízení vozidla, účasti na jednání či delším cestování“ (Hamerníková, 2010, str. 60-61). Důsledkem únavy je snížená pozornost. Únava se vyznačuje úbytkem výkonnosti, bolestí hlavy, strnutí šije, pálení očí nebo třeba ospalostí. Rozdělujeme ji na fyzickou, duševní a smyslovou únavu. Projevy únavy je řidič schopen subjektivně pocítit, tedy se jim může bránit. Pokud řidič správně rozpozná příznaky únavy, měl by zastavit na dobu potřebně nutnou k odpočinku (Chmelík, 2009).

3.8. Strach a úzkost

Strach je přirozená emoce a v dnešní době nám napomáhá zvládat náročné a vypjaté situace. Díky strachu jsme při některých situacích opatrnější a soustředěnější. Strach může být i následek nějaké nepříjemné zkušenosti např. dopravní nehody, která může vyústit ve fobii tzv. Amaxofobii, což je strach z řízení automobilu.

Úzkost je podobná emoce jako strach s tím rozdílem, že nemůžeme říct, čeho se týká, tedy nemá svůj předmět. Řidiči s úzkostí se na komunikacích projevují nejistě, neklidně a neplynulou jízdou. Pokud řidiči za volantem cítí úzkost a strach, měli by se zamyslet z jakého důvodu se tomu tak děje a čeho se bojí. Tyto nedostatky se postupně dají odbourat (Hamerníková, 2010).

4. Teorie dopravních nehod

Dopravní nehoda se dá definovat jako nepředvídatelná, ale zpravidla předvídatelná událost, která se udála při cestě automobilem a její následek je ublížení na zdraví, majetku, smrti nebo jiný následek. Tato teorie má v sobě zahrnuty tři pojmové znaky:

1. Předvídání je možné ve dvou rovinách. Jde o předvídání reálné, které předchází konkrétní události např. u rychlé, riskantní jízdy a předjíždění v nepřehledných zatáčkách můžeme reálně předpokládat vznik dopravní nehody. Další je předvídání abstraktní, což je událost, která může teoreticky nastat, pokud jsou naplněny další aspekty.
2. Pohyb automobilu po komunikaci neboli dopravní cestě, tedy provozu.
3. Následek v podobě způsobení škody na majetku, zdraví nebo životě (Chmelík, 2009).

4.1. Hlavní příčiny dopravních nehod

Mezi hlavní příčiny z psychologického hlediska dle (Štikar et al., 2003) patří:

1. špatný zdravotní stav
2. špatný odhad nebo úsudek
3. nedostatek znalostí
4. špatné pohybové dovednosti
5. nedostatky v osobnostních vlastnostech
6. přechodné stavy: únava z nevyspání, okénko ve vědomí, přechodné emoce
7. alkohol či další návykové látky
8. neurózy a jiné duševní poruchy
9. činnost v časové zátěži

Podle policistů jsou nehody nejčastěji způsobeny pracovní zátěží, únavou, mikrosmánkem, nedostatkem odpočinku, spánkovým dluhem, nerespektováním předpisů, nepozorností, rychlostí, alkoholem, smykem, nedostatečnou vzdáleností a špatným způsobem jízdy (Hamerníková, 2010).

5. Alkohol jako příčina dopravních nehod

Dopravní nehoda je velmi závažná věc, která může vyústit poškozením zdraví či smrtí. Všeobecně je známo, že alkohol za volant nepatří, ale bohužel se najdou jedinci, kteří tuto skutečnost nedodržují a stále podceňují. Spousta lidí si myslí, že po jednom pivu nebo skleničce vína se nemůže nic stát, ale opak je pravdou, dokonce už po jedné sklenice máme špatný odhad a menší zábrany.

Riziko dopravní nehody je 4 krát vyšší, již při 0,4 promile v krvi řidiče (Sandorová, Samková, Holešovský a Vodvářka, 2006). Podle výzkumů z lékařského hlediska je 1 promile alkoholu v krvi považována za hranici, kdy většina osob není schopna motorové vozidlo ovládat bezpečně. Podle zákona se do hodnoty 1g/kg jedná o přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu a nad 1g/kg je to už trestný čin ohrožení pod vlivem návykové látky. Již samotná účast v dopravním provozu je dnes velmi nebezpečná a požíváním alkoholu se toto riziko mnohokrát zvyšuje (Chmelík, 2009). „Za alkoholický nápoj je považován každý nápoj, který s odkazem na příslušné ustanovení zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu. Prakticky se jedná o veškerá piva, vína, likéry (Chmelík, 2009, str. 269).

Tabulka č. 1: Vliv alkoholu na schopnost řídit motorové vozidlo

Etanol (alkohol) – dále je vliv etanolu rozdělen do kategorií podle jeho koncentrace v krvi (‰)	0,2 až 0,5 g/kg	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Přibývá tendence riskovat, roste nepřiměřená sebedůvěra; zhoršuje se schopnost rozeznat pohybující se světla a odhadnout vzdálenosti; řidič si neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat a riskovat.
	0,5 až 0,8 g/kg	Pronikavé prodloužení reakčního času (zhoršení postřehu). Roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší se vnímání barev (červená!), zhoršuje se schopnost soustředění; poruchy rovnováhy, které mají praktický význam zejména u motocyklistů a cyklistů; dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.
	0,8 až 1,2 g/kg	Zhoršení schopnosti vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), přibývá další zhoršování soustředění, další prodloužení reakčního času; roste bezohlednost při řízení.
	1,2 a více g/kg	Další snížení schopnosti řídit - poruchy soustředění, prodloužení reakčního času, další úbytek rovnováhy i nekritičnosti; zhoršení schopnosti orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb – např. sešlápnutí plynu místo brzdy.

(Zaostřeno na drogy, 2008)

5.1. Hladina alkoholu v krvi

„Koncentrace alkoholu v krvi (BAC) je množství alkoholu v krevním řečišti. Pro jeho měření se běžně používá jednotka „promile“. Má-li někdo jednu promile (1 ‰), znamená to, že v každém litru krve daného člověka je rozpuštěna 1/1000 litru (tzn. 1 ml) alkoholu“ (Pijsrozumem, 2010).

Během konzumace se alkohol vstřebává do krve prostřednictvím žaludeční stěny a střev. Krví se alkohol dostane do mozku, odkud je transportován do jater a zde se alkohol odbourává. Játra se ale dokážou vypořádat pouze s pěti gramy alkoholu u ženy a osmi gramy u muže za hodinu. Čím více alkoholu pijeme, tím více stoupá hladina alkoholu

v krvi. Každý člověk, ale potřebuje pro vstřebání alkoholu rozdílný čas, závisí to na věku, hmotnosti a pohlaví. Ženy mají oproti mužům méně vody v těle, takže koncentrace alkoholu v krvi je vyšší. Dále jsou důkazy o tom, že ženy metabolizují alkohol odlišně. Také je teorie, že menší množství enzymu ADH, který je odpovědný za odbourávání alkoholu v játrech, je nižší u žen než u mužů, což by mohlo přispět k vyšší koncentraci alkoholu v krvi (Pijsozumem, 2010).

Tabulka č. 2: Doba odbourávání alkoholu

Doba odbourání alkoholu – muž, 85 kg (hod : min)							
Pivo 10		Pivo 12		Vino		Lihovina 40%	
počet	čas	počet	čas	objem	čas	objem	čas
1	2:15	1	2:45	0,2 l	2:28	0,5 dcl	3:15
2	4:30	2	5:30	0,4 l	4:56	1,0 dcl	4:30
3	6:45	3	8:15	0,6 l	7:24	1,5 dcl	6:45
4	9:00	4	11:00	0,8 l	9:52	2,0 dcl	9:00
5	11:15	5	13:45	1,0 l	12:20	2,5 dcl	11:15
6	13:30	6	16:30	1,2 l	14:48	3,0 dcl	13:30
7	15:45	7	19:15	1,4 l	17:16	3,5 dcl	15:45
8	18:00	8	22:00	1,6 l	19:44	4,0 dcl	18:00
9	20:15	9	24:45	1,8 l	22:12	4,5 dcl	20:15
10	22:30	10	27:30	2,0 l	24:40	5,0 dcl	22:30

Doba odbourání alkoholu – žena, 60 kg (hod : min)							
Pivo 10		Pivo 12		Vino		Lihovina 40%	
počet	čas	počet	čas	objem	čas	objem	čas
1	3:42	1	4:31	0,2 l	4:04	0,5 dcl	3:42
2	7:24	2	9:12	0,4 l	8:08	1,0 dcl	7:24
3	11:07	3	13:33	0,6 l	12:13	1,5 dcl	11:07
4	14:49	4	18:04	0,8 l	16:18	2,0 dcl	14:49
5	18:31	5	22:35	1,0 l	20:22	2,5 dcl	18:31
6	22:15	6	27:06	1,2 l	24:26	3,0 dcl	22:13
7	25:57	7	31:37	1,4 l	28:30	3,5 dcl	25:57
8	29:38	8	36:06	1,6 l	32:34	4,0 dcl	29:38
9	33:20	9	40:37	1,8 l	36:38	4,5 dcl	33:20
10	37:02	10	45:08	2,0 l	40:42	5,0 dcl	37:02

(BESIP, 2010).

5.2. Metody zjišťování hladiny alkoholu v krvi

Při stanovení alkoholu v krvi je důležité si uvědomit, pro jaký účel se provádí. Často je zapotřebí jednat rychle a jednoduše, např. při silničních kontrolách, na pracovištích a v medicíně. Naopak je tomu v důkazních řízeních proti vyšetřované osobě (pokuta, trestní řízení, pojistky, soudní řízení, náhrady škod atd.), kde je potřeba přesnost a jednoznačnost (Zikmund, 2010).

Při silniční kontrole se dnes už zpravidla nevyhne orientační dechové zkoušce, která je součástí standardní dopravní kontroly. Hladinu alkoholu v krvi zjišťuje dvěma způsoby, orientační dechovou zkouškou nebo lékařským vyšetřením (odběrem krve či moče). Nejčastěji se při silniční kontrole používá orientační dechová zkouška, která je prováděna detekční trubičkou nebo dechovým analyzátozem. U dechového analyzátoru měření zajišťuje citlivý polovodičový senzor, jehož výsledky jsou vyhodnoceny mikroprocesorem a zobrazeny na displeji. Přístroj musí být pravidelně kalibrován asi po 500 měření a životnost má asi 3000 měření.

Podle medicínského hlediska může mít člověk nepatrnou fyziologickou hodnotu alkoholu v krvi, aniž by předtím konzumoval alkohol, proto se na hladinu zhruba do 0.2 promile pohlíží jako na fyziologickou hladinu. Podle nejaktuálnější judikatury je dechová zkouška postačujícím důkazem, jak pro správné, tak trestní řízení. K laboratornímu vyšetření, kde je řidiči odebrána krev či moč, může být řidič vyzván pouze na základě pozitivní dechové zkoušky. Vzorek je pak transportován do laboratoře, kde je analyzován.

Pro forenzní účely je potřeba mít na paměti, že odebrání vzorku krve je potřeba provést co nejdříve po nehodě. Ale pokud došlo k případné nehodě bezprostředně po požití alkoholu je třeba s odběrem vyčkat 90 minut, protože resorpční doba alkoholu je 30- 90 minut. Podle §16 zákona č. 379/2005, který upravuje - vyšetření alkoholu nebo jiné návykové látky. Je řidič povinen se podrobit dechové zkoušce a laboratornímu vyšetření, pokud odmítne, může mu být uložena pokuta ve výši 25.000- 50.000,- a zákaz řízení od jednoho do dvou let (dopravní-pravo, 2010-2013).

Mezi další metody pro stanovení alkoholu v krvi je plynová chromatografie s následnou kontrolou jinou metodou, založenou na jiném principu (Widmarková metoda), která se provádí v laboratořích. Výsledkem je průměr všech naměřených hodnot. Principem plynové chromatografie je rozdělení jednotlivých těkavých látek z krve. Předností této metody je kvalitativně specifické a kvantitativně přesné stanovení koncentrace etanolu. Metoda dokáže rozlišit etanol od jiných těkavých látek ve vzorku jako je např. metanol, acetaldehyd, sekundární propanol, aceton a toluen.

Widmarkova zkouška je analytická metoda, která je poměrně spolehlivá a přesná. Její přednost je v jednoduchosti a citlivosti. Její nevýhoda je nespecifičnost mezi redukcujícími látkami, které se chovají podobně jako etanol (Zikmund, 2010).

Tabulka č. 3: Přehled povolené hladiny alkoholu u nás a ve světě

Země	Řidič začátečník	Řidič s praxí	Řidič profesionál
Česká republika	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Albánie	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Estonsko	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Chorvatsko	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Bosna a Hercegovina	0,3 ‰	0,3 ‰	0,3 ‰
Andorra	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Belgie	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Bulharsko	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Dánsko	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Finsko	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Francie	0,5 ‰	0,5 ‰	0,2 ‰
Irsko	0,2 ‰	0,5 ‰	0,2 ‰
Litva	0,2 ‰	0,4 ‰	0,2 ‰
Itálie	0,0 ‰	0,5 ‰	0,0 ‰
Lotyšsko	0,2 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Lucembursko	0,2 ‰	0,5 ‰	0,2 ‰
Maďarsko	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Makedonie	0,5 ‰	0,5 ‰	0,0 ‰
Německo	0,0 ‰	0,5 ‰	0,0 ‰
Nizozemsko	0,2 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Norsko	0,2 ‰	0,2 ‰	0,2 ‰
Portugalsko	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰
Polsko	0,2 ‰	0,2 ‰	0,2 ‰
Rakousko	0,0 ‰	0,5 ‰	0,1 ‰
Rumunsko	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Rusko	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Řecko	0,2 ‰	0,5 ‰	0,2 ‰
Slovensko	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Slovinsko	0,0 ‰	0,5 ‰	0,0 ‰
Srbsko	0,0 ‰	0,3 ‰	0,0 ‰
Španělsko	0,3 ‰	0,5 ‰	0,3 ‰
Švédsko	0,2 ‰	0,2 ‰	0,2 ‰
Švýcarsko	0,5 ‰	0,5 ‰	0,0 ‰
Turecko	0,0 ‰	0,5 ‰	0,0 ‰
Ukrajina	0,0 ‰	0,0 ‰	0,0 ‰
Velká Británie	0,8 ‰	0,8 ‰	0,8 ‰

(BESIP, 2012).

6. Řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu versus zákon

Zákony, které souvisejí s řízením pod vlivem alkoholu:

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) upravuje:

Podle § 84 je zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel ten kdo:

- (1) Zdravotně způsobilá osoba je ta, která je tělesně i duševně schopna usednout za volant.
- (2) Dále se zdravotní způsobilost vydává na požádání žadatele o řidičské oprávnění, které vydává lékař, který posudek prováděl.
- (3) Pokud je v posudku přítomna porucha chování, která je způsobena závislostí na návykových látkách včetně alkoholu, není osoba způsobilá k řízení motorového vozidla.

Jak je uvedeno v § 118a může se řidiči motorového vozidla zabránit v jízdě:

- (1) Při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu může policista nakázat řidiči motorového vozidla, aby zastavil na vhodném a bezpečném místě, popřípadě mu zabránil v další jízdě pokud:
 - c) řídil pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nebo se
 - d) odmítl podrobit dechové zkoušce, zda není pod vlivem alkoholu,
 - e) pokud dechová zkouška byla pozitivní a řidič se odmítl na výzvu policisty podrobit lékařskému vyšetření, není-li pod vlivem alkoholu.

Cílem § 118a je vyřadit ze silničního provozu nebezpečného řidiče, nikoliv samotné vozidlo. Nic nebrání tomu, aby s vozidlem pokračoval v jízdě jiný řidič. Dále je zde důležité vědět, že zabránění v jízdě může trvat pouze po dobu trvání některého z těchto důvodů. Např. poté co opilý řidič „vystřízliví“, musí mu policie jeho vozidlo uvolnit. Pokud by mu policista chtěl bránit v jízdě až do doby rozhodnutí o deliktu, musel by řidiči zadržet řidičský průkaz, viz. 118b zadržení řidičského průkazu.

Jakmile podle § 118b dojde k zadržení řidičského průkazu:

- (1) Policista musí neprodleně po zadržení průkazu informovat registr řidičů. U zahraničních řidičů se informují obecní úřady a obce s rozšířenou působností.

Podle § 125c se přestupku dopustí osoba:

- (1) Fyzická osoba, která na pozemních komunikacích:
- b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem, nebo
 - c) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky, nebo
 - d) se přes výzvu odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví,

Tabulka č. 4: Postihy přestupků a trestných činů pod vlivem alkoholu

(§125c zák. 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, § 274 zák. 40/2009 Sb., ohrožení pod vlivem návykové látky)

	Řízení vozidla pod vlivem alkoholu	Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, odmítnutí zkoušky
Přestupek	Pokuta 2500 - 20 000,- Zákaz řízení 6 - 12 měsíců, 7 bodů, od 0,3‰	Pokuta 25 000 - 50 000,- Zákaz řízení 12 - 24 měsíců, 7 bodů
Trestný čin	Není trestným činem	- Odnětím svobody až na 1 rok, nebo peněžitý trest nebo zákaz řízení. - Odnětím svobody 6 měsíců až 3 roky, nebo zákaz činnosti (pokud spáchá dopravní nehodu, závažný následek, předchozí postih)

(Policie ČR, 2010)

Zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích

Přestupek se podle § 2 definuje:

- (1) Přestupkem se rozumí takové zaviněné jednání, které ohrožuje zájem společnosti.
A také musí být zákonem označeno jako přestupek.
- (2) Za přestupek se nepovažuje jednání, kterým někdo odvrací:
 - a) přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem, nebo
 - b) nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak.

Přestupky lze řešit podle zák. č. 200/1990 Sb., uložením pokuty a to buď v přestupkovém řízení, které je vedeno správním orgánem nebo v blokovém řízení vedeném správním orgánem, pověřenou osobou nebo jinými orgány zmocněnými k tomu zvláštními zákony, anebo v příkazním řízení vedeném správním orgánem. Výše pokuty je stanovena v § 13 v obecné rovině nebo v konkrétní vyšší částce ve zvláštní části přestupkového zákona nebo jiném zákoně obsahující přestupky.

Přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích jsou zařazeny do bodového systému, stejně jako jiné přestupky. Příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností oznámí obecní (městská) policie uložení pokuty v blokovém řízení za přestupek, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, nejpozději do tří pracovních dnů ode dne uložení pokuty.

Přestupky v souvislosti s alkoholovou a nealkoholovou toxikomanií. Zákon ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích /ve znění pozdějších předpisů/

Zákon č. 40/2000 Sb. Trestní zákoník upravuje mimo jiné trestné činy proti zdraví:

Na řidiče motorových vozidel se vztahují Trestné činy proti zdraví – díl 2

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti - § 147 zákona č. 40/2000 Sb.

- (1) Ten, kdo druhému způsobí, těžkou újmu na zdraví z nedbalosti, bude potrestán zákazem činnosti nebo odnětím svobody až na 2 roky.
- (2) Pachatel, který spáchá čin v odstavci 1 a poruší tím důležitou povinnost týkající se jeho povolání, postavení nebo funkce, bude potrestán odnětím svobody až na 4 roky nebo pokutou.
- (3) Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na 2 roky až 8 let.

Ublížení na zdraví z nedbalosti - § 148 zákona č. 40/2000 Sb.

- (1) Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.
- (2) Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

Zde je potřeba rozlišit nedbalost vědomou, kdy pachatel věděl, že může způsobem uvedeným ve skutkové podstatě porušit nebo ohrozit zájem chráněn zákonem, ale spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí. A dále nedbalost nevědomou, kdy pachatel nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ale přesto vzhledem k okolnostem a ke svým osobním poměrům toto vědět měl a mohl. Při nedbalosti je třeba, aby si pachatel alespoň měl a mohl představit, že se takto příčinný vťah může rozvinout. Pro pachatele nepředvídatelný příčinný průběh není tedy v zavinění obsažen a pachatel neodpovídá za následek, který takto vzejde.

Jestliže řidič před započetí jízdy spoléhá na to, že může bezpečně vykonávat, ačkoliv ví o okolnostech, které by mohly mít negativní vliv na jeho schopnost ovládat motorové vozidlo, a přesto těmito okolnostem nepřizpůsobí ani režim své jízdy, zejména zařazováním častějších zastávek s přiměřenou dobou odpočinku, pak odpovídá za škodlivý následek dopravní nehody i v případě, že ke ztrátě kontroly nad vozidlem dojde v důsledku náhlé indispozice vyvolané výše uvedeným stavem.

Ohrožení pod vlivem návykové látky – § 274 zákona č. 40/2009 Sb.

- (1) Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.
- (2) Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,
 - a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,
 - b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvlášť nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo
 - c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Návykovou látkou se rozumí alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky způsobící nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování.

Zákon č. 40/2000 Sb. Trestné činy obecně nebezpečné 1 díl

Obecné ohrožení z nedbalosti- § 273 zákona č. 40/2000 Sb.

- (1) Kdo z nedbalosti způsobí obecné nebezpečí tím, že vydá lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu

tím, že zapříčiní požár nebo povodeň nebo škodlivý účinek výbušnin, plynu, elektřiny nebo jiných podobně nebezpečných látek nebo sil nebo se dopustí jiného podobného nebezpečného jednání

(2) Odnětím svobody na šest měsíců až pět let nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán

- a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 těžkou újmu na zdraví,
- b) spáchá-li takový čin proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona,
- c) způsobí-li takovým činem značnou škodu,
- d) odnětím svobody na dvě léta až osm let nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán,
- e) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 smrt,
- f) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) škodu velkého rozsahu nebo těžkou újmu na zdraví,
- g) odnětím svobody na tři léta až deset let bude pachatel potrestán, způsobí-li činem uvedeným v odstavci 2 písm. b) smrt.

Zákon č. 379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů

§ 16 vyšetření přítomnosti alkoholu nebo jiné návykové látky

- (1) Osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním.
- (2) Orientálnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem alkoholu, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s požitím alkoholického nápoje. Spočívá-li orientační vyšetření zjišťující obsah alkoholu v dechové zkoušce provedené analyzátozem alkoholu v dechu, splňujícím podmínky stanovené

zvláštním právním předpisem 9a), odborné lékařské vyšetření se neprovede. V případě, že osoba tento způsob orientačního vyšetření odmítne, provede se odborné lékařské vyšetření.

- (3) Orientačnímu vyšetření a odbornému lékařskému vyšetření zjišťujícímu obsah jiné návykové látky než alkoholu je povinna se podrobit osoba, u níž se lze důvodně domnívat, že vykonává činnosti podle odstavce 1 pod vlivem jiné návykové látky, a dále osoba, u které je důvodné podezření, že přivodila jinému újmu na zdraví v souvislosti s užitím jiné návykové látky.
- (4) Vyzvat osobu podle odstavců 1 až 3 ke splnění povinnosti podrobit se vyšetření podle odstavce 2 a 3 je oprávněn příslušník Policie České republiky, příslušník Vojenské policie, příslušník Vězeňské služby České republiky, zaměstnavatel, její ošetřující lékař, strážník obecní policie nebo osoby pověřené kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život nebo zdraví svoje anebo dalších osob nebo poškodit majetek.
- (5) Orientační vyšetření provádí útvar Policie České republiky, útvar Vojenské policie, Vězeňská služba České republiky, osoba pověřená kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život anebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit majetek, zaměstnavatel, ošetřující lékař nebo obecní policie. Odborné lékařské vyšetření provádí poskytovatel zdravotních služeb k tomu odborně a provozně způsobilý. Odmítne-li osoba podle odstavců 1 až 3 vyšetření podle odstavců 2 a 3, hledí se na ni, jako by byla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.
- (6) Poskytovatel zdravotních služeb k tomu odborně a provozně způsobilý je povinen poskytnout subjektům uvedeným v odstavci 4 potřebnou pomoc provedením odběru biologického materiálu.
- (7) Poskytovatel zdravotních služeb je povinen sdělit výsledky vyšetření subjektům uvedeným v odstavci 4 na základě jejich žádosti. To neplatí, je-li pacient vyšetřován na přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky v organismu pouze v souvislosti s poskytovanou zdravotní péčí pro diferenciální diagnostiku.
- (8) Vyšetření biologického materiálu a dopravu do zdravotnického zařízení za účelem provedení odborného lékařského vyšetření hradí v případě, že se prokáže

přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky než alkoholu, vyšetřovaná osoba. Neprokáže-li se přítomnost alkoholu nebo jiné návykové látky, náklady podle věty první nese osoba, která podle odstavce 4 k vyšetření vyzvala, s výjimkou případů diferenciální diagnózy hrazené z veřejného zdravotního pojištění podle zvláštního právního předpisu.

- (9) Za dopravu osob do zdravotnického zařízení odpovídá osoba, která k vyšetření podle odstavce 4 vyzvala.

7. Prevence nehod v dopravě

Prevenčí se podle Hořína (2001) rozumí soubor opatření, které přímo či nepřímo ovlivňují účastníka provozu za cílem předcházet jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které mají většinou za následek poškození věcí nebo zdraví (Hořín, 2001; in Štikar, 2006).

Je známo, že k dopravním nehodám pod vlivem alkoholu nejčastěji dochází ve dnech volna, v noci a brzy ráno, kdy se mladí řidiči vrací domů ze zábav. Statistiky Policie ČR jednoznačně ukazují, že v roce 2012 řidiči zavinili 6,7% z celkového počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu.

Některé státy evropské unie jako například Itálie od roku 2007 pokračují v trendu zpřísnování sankcí za řízení pod vlivem alkoholu, zvyšováním pokut, odebráním řidičského oprávnění až po vězení. Dnes už je jen jeden členský stát Velká Británie, která povoluje řídit automobil s hladinou alkoholu v krvi 0,8‰. Vedle trestů jednotlivé členské státy pokračují v preventivních kampaních „Designated Driver“ do kterého se zapojila i Česká republika pod názvem „Domluvme se“ (MVCR, 2010)

Kampaň Domluvme se, je zaměřena především na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu. Tento projekt každoročně od roku 2006 organizuje Ministerstvo dopravy BESIP (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu), Fórum PSR (České fórum pro zodpovědnou konzumaci alkoholických nápojů) a iniciativa některých pivovarů. Jejím základním sloganem je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“.

Další kampaň Ministerstva dopravy, která se dostala do podvědomí většiny lidí přes televizní obrazovky a internet je kampaň „Nemyslíš, zaplatíš“! Tento projekt je zaměřen na řidiče do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. Byly zde ukazovány situace, do kterých se řidič může dostat, pokud se nebude řídit pravidly silničního provozu. Kampaň je založena na principu, při kterém se snaží ovlivnit chování negativním působením neboli negativními emocemi (BESIP, 2012).

Mezi účinný nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu se zdá Alcohol ignition interlocks nebo jednoduše „Alcolock“, jak potvrzují zahraniční studie. Tyto studie prokazují pozitivní dopad zavedení tohoto programu u řidičů recidivistů. Největší zkušenosti s Alcolockem mají v Kanadě, Austrálii, USA a některých evropských státech jako je Švédsko, Německo, Belgie, Španělsko a Norsko. Alcolock funguje tak, že brání vozidlu v pohybu, pokud řidič není způsobilý k jízdě. Alcolock vyžaduje po řidiči, aby

před tím, než nastartuje automobil, dýchnul do náustku a pokud se ukáže, že ve vydechaném vzduchu je přítomen alkohol, dojde k zablokování startéru. Opakovaný test je vyžadován každých 15- 20 minut. Každý řidič, který bude přistižen pod vlivem alkoholu, si může vybrat trest klasický s rizikem odnětí řidičského oprávnění a vězení, nebo nainstalování přístroje alcolock a vstup do programu na dobu šesti a více měsíců. Vše jde na náklady řidiče. Pokud řidič dodrží všechna stanovená pravidla, tak po uplynutí stanovené doby soud rozhodne o odstranění přístroje. V dnešní době se používá ve dvou rovinách - preventivní a kontrolní. Může se využívat také jako určitý druh trestu s represivním a terapeutickým efektem. V Kalifornii byl v roce 1986 spuštěn první program Alcolock. Od té doby se programy dost vyvinuly, k čemuž přispěla změna legislativy v mnoha státech a umožňuje tím zavedení programu. Nicméně průkopníkem Alcoloku je Švédsko, který program zavedlo na celonárodní úrovni již v roce 2009. V dalších evropských státech se program testuje na regionální úrovni a o zavedení se uvažuje. Bohužel v České republice se programy nerealizují. V České republice meziročně procento usmrcených a dopravních nehod v souvislosti s alkoholem konstantně stoupá od roku 2005, proto by zavedení programu Alcolocku významně zvýšilo bezpečnost na silnicích a přispělo tím k ochraně veřejného zdraví (Šucha, 2012).

Mezi další důležitý prvek prevence v ČR patří bodový systém, který u nás byl zaveden novelou zákona o silničním provozu č.361/2000 Sb., s platností od 1. 7. 2006. Bodový systém je jedním z mnoha opatření ke snížení nehodovosti v ČR, která jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, která byla přijata usnesením vlády v dubnu 2004. Bodový systém je v ČR nastaven tak, že jsou řidiči přidělovány body a po dosažení hranice 12 bodů přijde řidič na jeden rok o řidičský průkaz. Pokud by chtěl řidičský průkaz opět získat, musí složit zkoušku z odborné způsobilosti řidiče.

V současné době je bodový systém předmětem kritiky z mnoha stran, vyčítají mu srovnatelnost postihů pro chodce a řidiče nemotorových vozidel, nepoměry mezi bodovým hodnocením a závažností či nebezpečností jednotlivých přestupků, nízkou tolerancí vůči banálním přestupkům, duplicitu trestů, a jiné (Hamerníková, 2010).

Prevence bezpochyby k dopravě patří a je důležitým bezpečnostním prvkem, zvláště v dnešní hektické době. Já osobně považuji za jednu z nejlepších prevencí častější kontroly a vysoké pokuty za porušení stanovených pravidel. Určitým druhem prevence je i služba Promile sms, kde si sami řidiči můžou ověřit, zda jsou způsobilí k řízení. Je také velmi důležité, aby prevence byla dobře cílená, srozumitelná a efektivní.

8. Statistika nehodovosti pod vlivem alkoholu na území ČR

V této kapitole se budu zabývat situací o nehodovosti na českých silnicích za rok 2011 a 2012. V roce 2011 Policie ČR šetřila celkem 75 137 dopravních nehod na silnicích, z toho bylo 707 osob usmrceno, 3 092 těžce zraněno, 22 519 lehce zraněno. Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2011 spácháno 5 242 nehod (tj. 7,5% z celkového počtu), z toho 89 usmrceno (tj. 12,6% z celkového počtu) a dalších 2 701 osob bylo zraněno. V roce 2012 Policie ČR šetřila 81 404 nehod, při kterých bylo 681 osob usmrceno, 2 986 těžce zraněno a 22 590 lehce zraněno. Pod vlivem alkoholu bylo v roce 2012 zaviněno 4 974 nehod (tj. 6,7 z celkového počtu), z toho je 45 usmrcených osob (tj. 6,6 z celkového počtu) a 2 525 bylo zraněno (Tesařík, J. & Sobotka, P., 2011, 2012).

Tabulka č. 5: Přehled nehod a usmrcených osob zaviněných řidiči motorových vozidel a přehled nehod celkem v souvislosti s alkoholem za rok 2011 a 2012.

	Počet nehod pod vlivem alkoholu celkem v tis.	Počet nehod pod vlivem alkoholu zaviněných řidiči motorových vozidel v tis.	Počet usmrcených osob řidiči motorových vozidel v tis.
2011	5 242	4 396	85
2012	4 974	4 030	43

(Tesařík, J. & Sobotka, P., 2011, 2012)

V porovnání s rokem 2011 je počet nehod zaviněným pod vlivem alkoholu o 268 nižší (tj. o 5,1%), počet usmrcených osob je o 44 nižší (tj. o 49,4%) a počet zraněných je nižší o 176 osob (tj. o 6,5%), (Tesařík, J., Sobotka, P., 2012).

- Nehody, které byly Policií ČR v roce 2012 šetřeny, jsou od roku 1990 4. nejnižší. Nejméně nehod zaznamenáváme v roce 2009 (74 815 nehod), zatímco nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod). V tomto srovnání je potřeba brát v úvahu legislativní změny, které upravují oznamovací povinnost nehody Policii ČR.
- V roce 2012 je od roku 1990 nejnižší počet usmrcených osob (681 osob) a nejvyšší počet usmrcených osob byl v roce 1994 (1 473 osob). Od roku 1961 se počet usmrcených osob v roce 2012 poprvé dostal pod hranici čísla 700.
- Počet těžce zraněných v roce 2012 (2 986 osob) je 2. nejnižší od roku 1990. Nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob).

- Počet lehce zraněných v roce 2012 (22 590 osob) je 3. nejnižší od roku 1990. Nejvíce lehce zraněných bylo v roce 1996 (31 296 osob).

Pro zajímavost uvádím v tabulce č. 6 přehled zaviněných dopravních nehod pod vlivem alkoholu podle zjištěné hladiny.

Tabulka č. 6: Přehled členění zaviněných nehod pod vlivem alkoholu podle hodnoty zjištěné hladiny

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu za rok 2012	Počet nehod	Počet usmrčených
zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24‰	591	8
zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5‰	287	1
zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8‰	311	4
zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0‰	233	3
zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5‰	763	4
zjištěná hladina alkoholu je 1,51‰ a vyšší	2770	19
zjištěno požití drog i alkoholu	19	6
celkem	4974	45

V roce 2008 Národní monitorovací středisko pro drogy a drogové závislosti provedlo studii pitvaných osob, které zemřely při dopravních nehodách na odděleních soudního lékařství a byly vyšetřeny na přítomnost etanolu, těkavých látek, kanabinoidů, opiátů, stimulancí, kokainu, benzodiazepinů, barbiturátů. Studie měla za cíl zmapovat aktuální výskyt etanolu a dalších psychoaktivních látek mezi zemřelými účastníky dopravních nehod v ČR. Za pozitivní u nálezu etanolu bylo považovaná hladina nad 0,2 g/kg. Soubor se skládal z 1 040 zemřelých účastníků dopravních nehod z nich 582 (56%) bylo vyšetřeno na jednu z vyšetřovaných drog. Soubor byl rozdělen na aktivní účastníky dopravních nehod tj. chodce, řidiče, cyklisty, kterých bylo v souboru 778 (74,8%). Pozitivních na etanol bylo 38,8% z 381 vyšetřených aktivních účastníků. Na ostatní vyšetřované psychoaktivní látky bez přítomnosti etanolu bylo pozitivních 11,7% z 384 vyšetřovaných aktivních účastníků. Řidiči byli pozitivní na etanol ve 29,2%. U řidičů z povolání byl nulový výskyt etanolu.

Tato studie poukazuje na vysoký výskyt etanolu, ale i dalších nealkoholových látek,

jako jsou především stimulanty, konopné látky, benzodiazepiny a barbituráty u řidičů (Mravčík, Zábranský a Vorel, 2008).

Nejaktuálnější statistiky ukazují, že každý rok více než 30 000 osob zemře v Evropě na silnicích a k tomu 1 700 000 osob je zraněno. Asi čtvrtina úmrtí se přisuzuje alkoholu za volantem (EMCDDA, 2013)

9. Výzkumná část

9.1. Cíl práce

Ve své výzkumné části bych chtěla zjistit všeobecnou rozšířenost řízení pod vlivem alkoholu mezi českými řidiči. Dále sestavit profil rizikového řidiče a důvody, které řidiče k řízení pod vlivem alkoholu vedou.

9.2. Hypotézy

H1: Předpokládám, že muži budou řídit pod vlivem alkoholu častěji než ženy.

H2: Pod vlivem alkoholu budou řídit častěji mladší řidiči.

H3: Osoby s nižším vzděláním budou řídit pod vlivem alkoholu častěji.

9.3. Sběr dat a zpracování

Teoretická i výzkumná část se zabývá problematikou řízení pod vlivem alkoholu.

Celkem se výzkumu zúčastnilo 114 respondentů a z toho 70 řídilo, alespoň jednou pod vlivem alkoholu.

Pro sestavení profilu rizikového řidiče použiji vzorek respondentů, kteří alespoň jednou usedli za volant pod vlivem alkoholu.

Respondenty jsem oslovila přes sociální sítě, ale i osobně. Ve sběru dat byla použita i metoda sněhové koule, kdy někteří respondenti předali dotazník dalším osobám. Při sestavování vzorku byl použit tzv. samovýběr respondentů.

Dotazník jsem respondentům předala přes emailové schránky, ale i osobním předáním spolu s průvodním dopisem, ve kterém se respondenti stručně seznámili s cílem výzkumu a informacemi potřebné k vyplnění dotazníku. Vyplněný dotazník doručovali na emailovou adresu, uvedenou v průvodním dopise. Respondenti měli možnost ptát se na případné nejasnosti formou emailu.

Vzorek nekopíruje celou běžnou populaci, a tudíž není zcela reprezentativní. Práce je také limitována počtem respondentů a malým zastoupením v některých kategoriích. Samozřejmě nebyla opomenuta anonymita a dobrovolnost výzkumu a proto některé otázky respondenti nezodpověděli.

9.4. Popis celého výzkumného souboru

Tabulka č. 7: Gender rozdělení

Pohlaví	Počet	Počet v %
Žena	52	45,61
Muž	62	54,39
Celkem	114	100,0

Z celkového počtu respondentů, kteří se výzkumu zúčastnili, převažovali muži nad ženami.

Tabulka č. 8: Rozdělení podle věku

Věk	Počet	Počet v %
18-22	8	7,02
23-26	22	19,3
27-35	58	50,88
36-45	15	13,16
46-65	9	7,89
65+	2	1,75
Celkem	114	100

Průměrný věk respondentů byl 32 let. Nejstaršímu respondentovi bylo 76 let a nejmladšímu 20 let. Nejvíce zastoupenou věkovou skupinou byli respondenti v rozmezí 27- 35 let.

Tabulka č. 9: Rozdělení podle rodinného stavu

Rodinný stav	Počet	Počet v %
Svobodná/ý	80	70,18
Ženatý/Vdaná	28	24,56
Rozvedená/ý	5	4,39
Vdova/Vovec	1	0,88
Celkem	114	100

Respondenti jsou nejčastěji svobodní. Druhou nejpočetnější skupinou jsou respondenti ve svazku manželském.

Tabulka č. 10: Rozdělení podle vzdělání

Vzdělání	Počet	Počet v %
Základní škola	0	0
Odborné učiliště	4	3,51
Střední škola	63	55,26
Vyšší odborná škola	6	5,26
Vysoká škola	41	35,96
Celkem	114	100

Nejvíce respondentů má dosažené středoškolské vzdělání. Druhou nejpočetnější skupinou jsou respondenti s dosaženým vysokoškolským vzděláním. Žádný respondent nemá pouze základní vzdělání.

Tabulka č. 11: Rozdělení podle povolání

Druh povolání	Počet	Počet v %
Podnikatel	11	9,65
Pracovník na vedoucí pozici	19	16,67
Pracovník na střední pozici	30	26,32
Pracovník na nižší pozici	24	21,05
Odborná profese	4	3,51
Sportovec	5	4,39
Student	7	6,14
Mateřská	6	5,26
Důchod	2	1,75
Nezaměstnaný	3	2,63
Neodpovědělo	3	2,63
Celkem	114	100

Nejvíce zastoupenou skupinou byli pracovníci na středních pozicích, u kterých byly nejvíce zastoupeny administrativní pracovníci, účetní, PR marketing a obchodní zástupci. Poté následují pracovníci nižších pozic, které zahrnují spíše manuální profese.

Tabulka č. 12: Rozdělení podle bydliště

Bydliště	Počet	Počet v %
hlavní město	86	75,44
město nad 50 tis.	12	10,53
město do 50 tis.	6	5,26
město do 10 tis.	4	3,51
obec	6	5,26
celkem	114	100

Nejvíce zastoupenou skupinou byli respondenti z hlavního města.

Tabulka č. 13: Rozdělení podle délky vlastnictví řidičského průkazu

Délka vlastnictví ŘP	Počet	Počet v %
Nevlastní řidičský průkaz	0	0
Méně než 1 rok	1	0,88
1-5 let	18	15,79
6-10 let	32	28,07
Více než 10 let	63	55,26
Celkem	114	100

Nejpočetnější skupinou mezi respondenty byli řidiči, kteří vlastnili ŘP více než 10 let. Po nich byli řidiči s praxí 6- 10 let.

Tabulka č. 14: Rozdělení podle pravidelnosti řízení

Pravidelnost řízení	Počet	Počet v %
Ano	76	66,67
Ne	38	33,33
celkem	114	100

Větší část respondentů řídila téměř pravidelně.

Tabulka č. 15: Rozdělení podle typu vozidla

Druh vozidla	Počet	Počet v %
Osobní	107	93,86
Kombinace osobní, motorka	4	3,51
Kombinace osobní, nákladní automobil	2	1,75
Kombinace osobní, motorka, nákladní automobil	1	0,88
Celkem	114	100

Respondenti nejvíce řídí pouze osobní automobil. Kombinaci osobního automobilu a motorky řídí pouze 4 respondenti. Nákladní automobil v kombinaci s osobním pouze 2 respondenti a kombinaci všech tří jen jeden.

Tabulka č. 16: Rozdělení podle četnosti řízení pod vlivem alkoholu

Četnost řízení pod vlivem alkoholu	Počet	Počet v %
Nikdy	44	38,60
1- 2x	28	24,56
3- 4x	9	7,89
5x a více	33	28,95
Celkem	114	100,0

Z celkového počtu respondentů něco málo přes třetinu neusedla nikdy za volant pod vlivem alkoholu. Za volant pod vlivem alkoholu usedlo přesně 61,40% respondentů tj. 70, což je ohromné číslo. Šokující je, že většinou tak učinili 5x a více, což by znamenalo, že skoro každý třetí respondent pravidelně řídí pod vlivem alkoholu. Z takto malého vzorku, bych ale neodvozovala výsledky pro celou běžnou populaci a k dosažení reprezentativity bych doporučila výzkum rozšířit. Nicméně, tato čísla a výzkum ukazují, že problematika řízení pod vlivem alkoholu rozhodně zaslouží více pozornosti.

Tabulka č. 17: Jízda v automobilu s řidičem pod vlivem alkoholu.

Jízda v automobilu s řidičem pod vlivem alkoholu	Počet	Počet v %
Ano	90	78,95
Ne	23	20,18
Nevím	1	0,88
Celkem	114	100

Naprostá většina respondentů jela v automobilu s řidičem, který před jízdou požil alkohol. Jeden řidič uvádí, že si nepamatuje.

Tabulka č. 18: Povolená hladina alkoholu v krvi

Promile	Počet	Počet v %
0 ‰	87	76,32
0,1 ‰	22	19,3
0,5 ‰	4	3,51
Jiné	1	0,88
Celkem	114	100

Nejvíce respondentů vědělo správnou povolenou hladinu alkoholu v krvi 0,0 ‰ a až čtvrtina žije v milné představě o povolené hladině. Jeden respondent dokonce odpověděl, že tolerance alkoholu je 0,24 ‰.

Tabulka č. 19: Myslíte, že by u nás měla být povolena větší hladina alkoholu v krvi?

Větší povolená hladina alkoholu v krvi	Počet	Počet v %
Ano	28	24,56
Ne	86	75,44
Celkem	114	100

Větší počet respondentů si myslí, že by neměla být vyšší povolená hladina alkoholu v krvi. Respondenti, kteří jsou pro zvýšení hladiny alkoholu v krvi, uvádějí nejčastější důvod zbytkový alkohol a 1-2 piva nemají vliv na řízení.

Tabulka č. 20: Nebezpečnost řízení pod vlivem alkoholu

Nebezpečnost řízení pod vlivem alkoholu	Počet	Počet v %
Úplně bezpečné	12	10,53
Celkem bezpečné	4	3,51
Celkem nebezpečné	14	12,28
Nebezpečné	78	68,42
Jiné	6	5,26
Celkem	114	100

Nejvíce respondenti odpovídali, že řízení pod vlivem alkoholu je nebezpečné a druhou nejčastější odpovědí bylo celkem nebezpečné. Nejčastější odpovědí ve skupině jiných bylo, že záleží na množství konzumovaného alkoholu. Je celkem překvapující, že kolem 10 % respondentů odpovídalo, že řízení pod vlivem alkoholu je úplně bezpečné, z toho 7 bylo žen nejčastěji ve věku 27- 35 let. Toto zjištění je opravdu zajímavé a je otázka, zda respondenti opravdu myslí, že je řízení pod vlivem alkoholu bezpečné či při vyplňování dotazníku nebyli dostatečně pozorní.

Tabulka č. 21: Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu

Prevence	Počet	Počet v %
Smrt blízké osoby	13	11,4
Vyšší pokuty	13	11,4
Nemyslíš, zaplatíš"	7	6,14
Častější kontroly	30	26,32
Jiné	11	9,65
Více kombinací	40	35,09
Celkem	114	100

Nejvíce respondentů si myslí, že nejúčinnější prevencí je kombinace více uvedených opatření dohromady. Další nejúčinnější prevencí jsou podle respondentů častější kontroly. Mezi jiné odpovědi nejčastěji uváděli hrozbu ztráty řidičského průkazu.

Tabulka č. 22: Účinnost prevence v ČR

Účinnost prevence	Počet	Počet v %
Ano	47	41,23
Ne	63	55,26
Nevím	4	3,51
Celkem	114	100

Více než polovina respondentů myslí, že prevence v ČR není účinná.

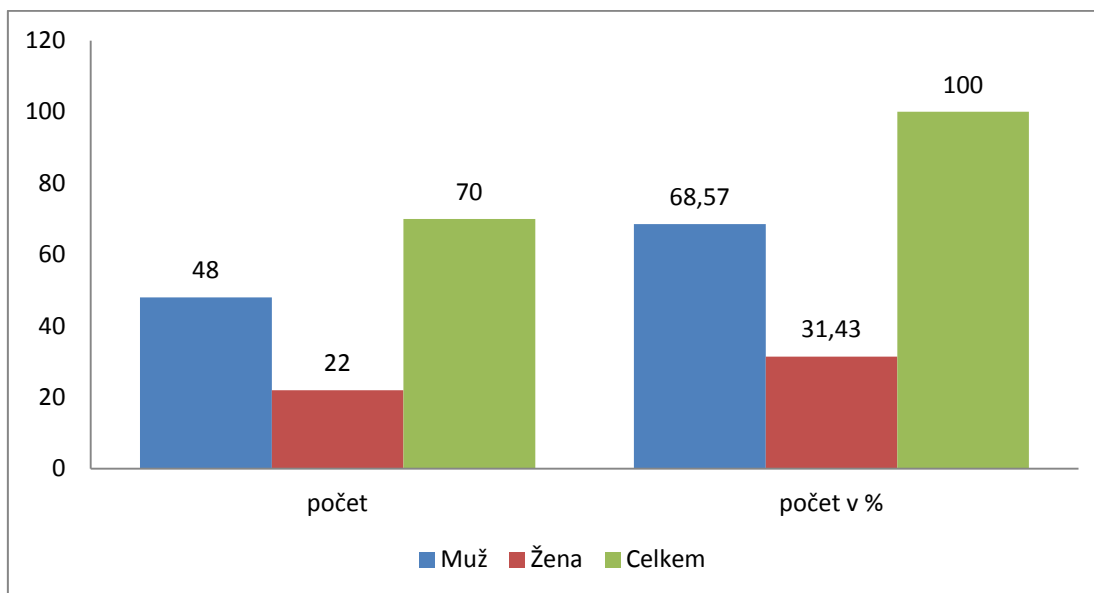
Výzkumný vzorek není zcela reprezentativní, a proto z výsledků nemohou být odvozeny závěry pro celou českou populaci.

V celém výzkumném souboru, kterého se respondenti zúčastnili, převažovali muži nad ženami. Průměrný věk všech respondentů byl 32 let a z větší části byli svobodní.

Výzkumu se zúčastnili nejvíce respondenti se středoškolským vzděláním a pracující na středních pozicích. Největší zastoupení má bydliště ve velkoměstě. S bydlištěm na vesnicích a maloměstech se výzkumu zúčastnilo celkem málo respondentů. Nejpočetnější skupinou mezi respondenty byli řidiči, kteří vlastnili ŘP více než 10 let a větší část řídí téměř pravidelně. Nejčastěji z celého vzorku respondenti řídí osobní automobil, a kolem 61 % řídila, aspoň jednou pod vlivem alkoholu z celkového počtu 114 respondentů. Naprostá většina tj. 78,95 % jela v automobilu s řidičem, který řídil pod vlivem alkoholu. Co se týče povolené hladiny alkoholu v krvi během řízení motorového vozidla, tak většina uvedla 0 promile v ČR a většina také nemyslí, že by neměla být povolena vyšší. Celkem 68,42 % respondentů uvedlo, že řízení pod vlivem alkoholu je nebezpečné. Nejlepší prevencí je podle respondenta kombinace více uvedených možností, ale zároveň si nemyslí, že je prevence v ČR účinná. Výsledky nebudou mít vypovídající hodnotu pro řidiče starších 65 let, protože mám pouze 2 dotazníky z této věkové kategorie, ale i tak výsledky pokryjí většinu věkové kategorie řidičů.

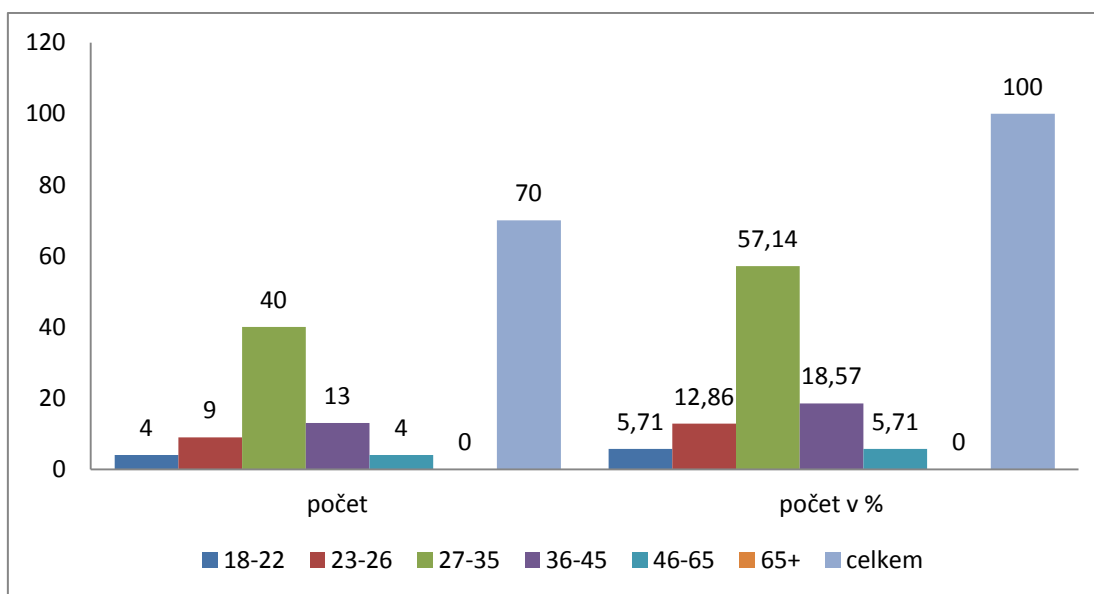
9.5. Popis výzkumného souboru respondentů, co řídili pod vlivem alkoholu

Graf č. 1: Gender rozdělení respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



Respondenti, kteří usedli za volant pod vlivem alkoholu tj. 70, byli převážně muži a to o více jak polovinu. Muži tedy řídí pod vlivem alkoholu častěji než ženy.

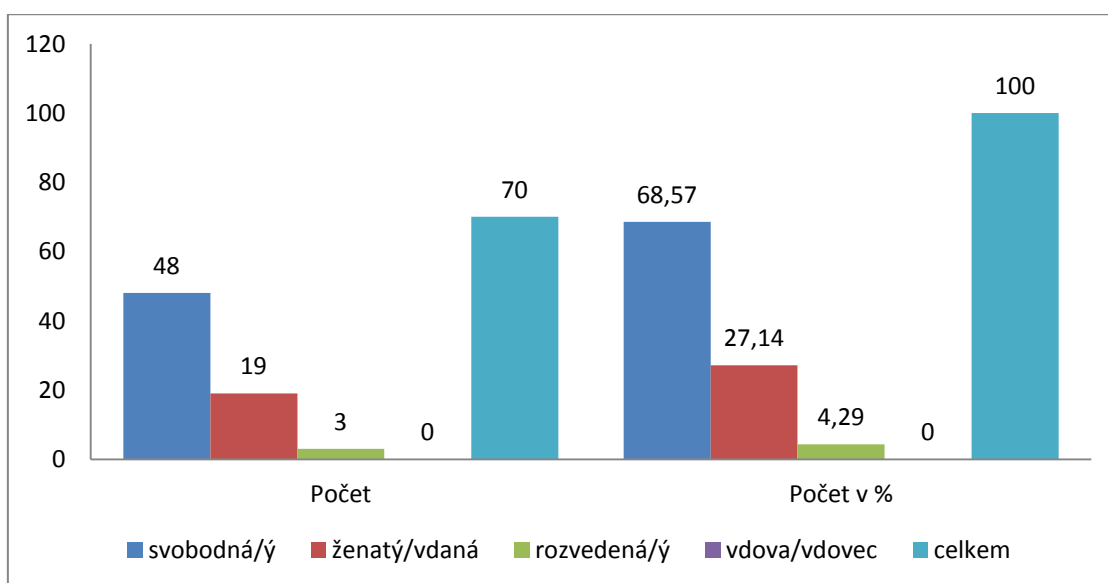
Graf č. 2: Rozdělení podle věku u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



Respondenti řídili nečastěji pod vlivem alkoholu ve věkové kategorii od 27 – 35 let., tento velký početní rozdíl může být vysvětlením tím, že tato věková skupina byla

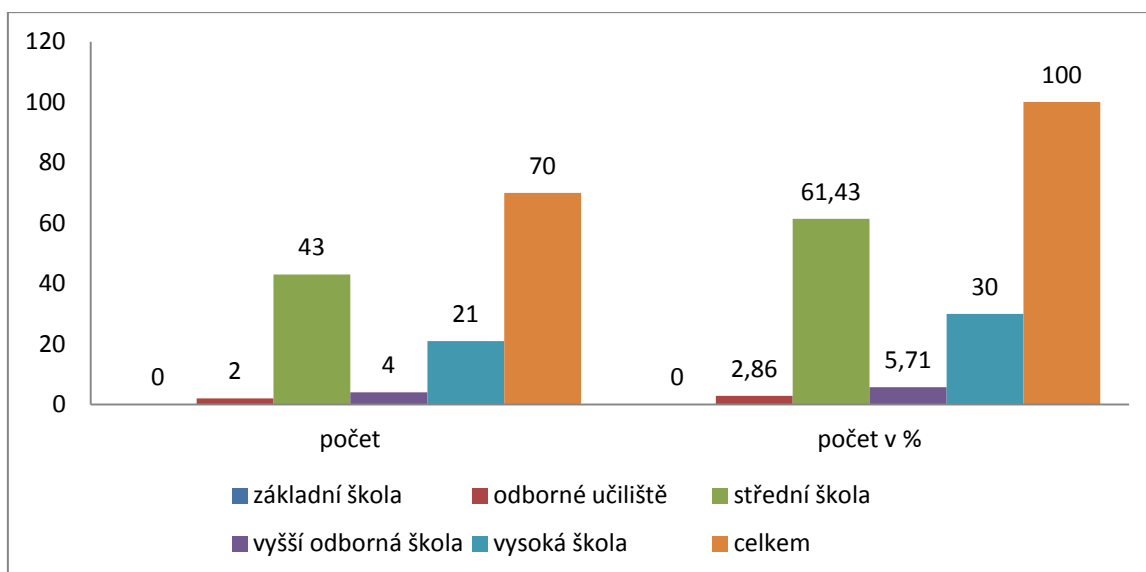
zastoupena více v celém výzkumném souboru. Když se na to podíváme z druhého pohledu, tak ve věkové kategorii 36 – 45 let řídilo pod vlivem alkoholu 13 respondentů z celkového počtu 15, což dělá 86,67 % naproti věkové kategorii 27 – 35 let, kde to je 68,96 % z celkového počtu 70. Což by mohlo znamenat, že věková kategorie 36 – 45 let je rizikovou skupinou, ale u tak malého čísla, 15 změna dvou odpovědí, už změní výsledek o 10 a více % a proto tato věková není dostatečně velká k odvozování výsledků.

Graf č. 3: Rozdělení podle rodinného stavu u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



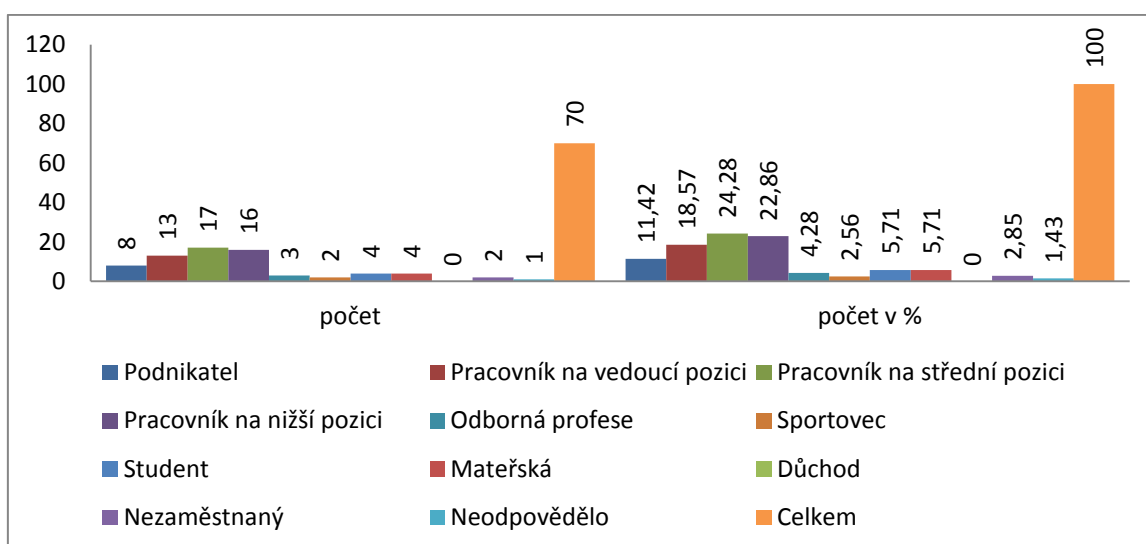
Pod vlivem alkoholu nejvíce řídili svobodní respondenti a to z 68,57 %. Pravděpodobně lze říci, že svobodní řidiči jsou bez závazků a z toho může vyplívat, že se chovají rizikověji, než třeba osoby ženaté, vdané či rozvedené. Výsledky mohou být zkresleny, protože svobodní respondenti tvořili nejpočetnější skupinu v celém výzkumném vzorku a tudíž nemají vypovídající hodnotu pro celou populaci, ale pouze nastiňují, že svobodní respondenti jsou vysoce rizikovou skupinou.

Graf č. 4: Rozdělení podle vzdělání u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



Celých 43 respondentů se středoškolským vzděláním řídilo pod vlivem alkoholu tj. 61,43 %. Vysokoškolsky vzdělaní respondenti řídili pod vlivem alkoholu v počtu 21 tj. celých 30 % z celku 70 řidičů. Z toho se dá usuzovat, že osoby se středoškolským a vysokoškolským vzděláním častěji usednou za volant po požití alkoholu. Respondenti s nižším vzděláním se výzkumu zúčastnili ve velice malém množství, a proto není vzorek zcela reprezentativní.

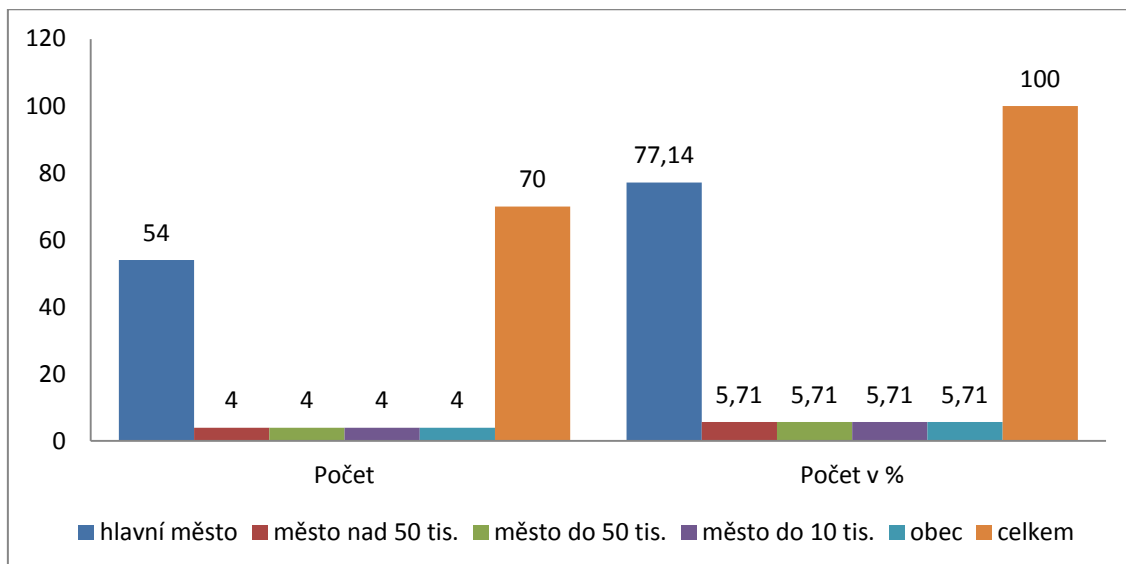
Graf č. 5: Rozdělení podle povolání u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



Po požití alkoholu nejvíce řídili respondenti na středních pozicích, u kterých byly nejvíce zastoupeny administrativní pracovníci, účetní, PR marketing a obchodní zástupci. Skoro se stejným počtem následují pracovníci nižších pozic, které zahrnují spíše manuální

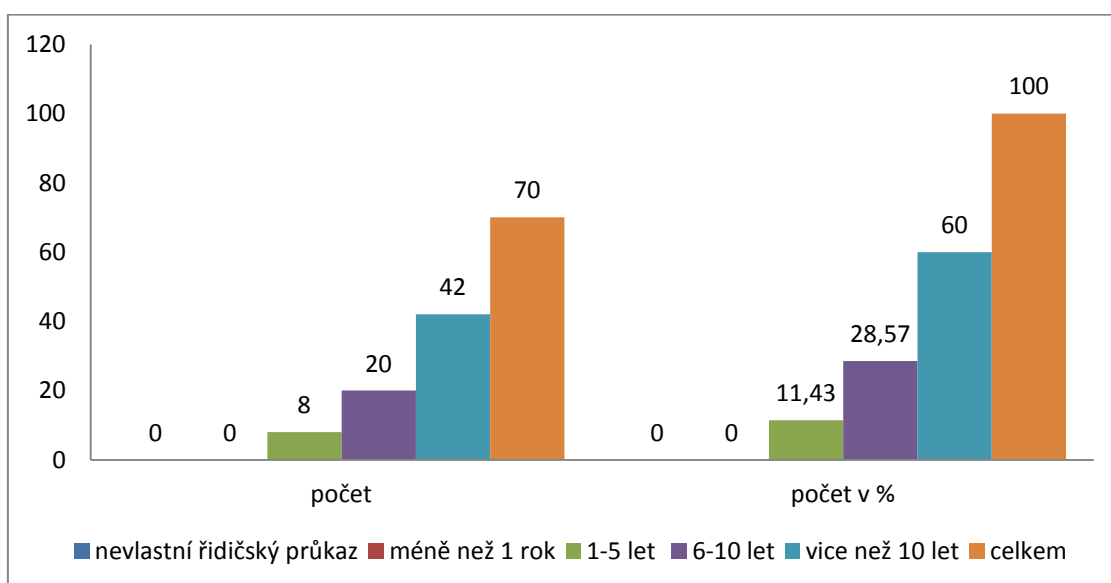
profese. A ostatní profese jsou téměř vyrovnané. Nejvíce tedy řídí po požití alkoholu osoby na středních a nižších pozicích.

Graf č. 6: Rozdělení podle bydliště u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



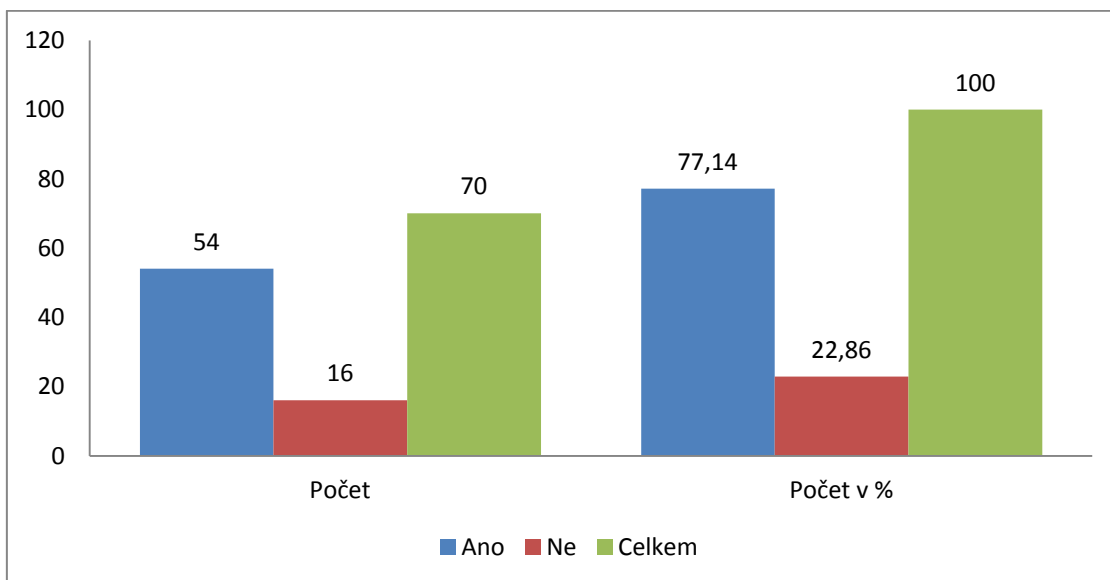
Respondenti, kteří bydlí v hlavním městě, tvoří nejvíce zastoupenou skupinu řidičů řídící pod vlivem alkoholu. Na ostatních místech je četnost vyrovnaná a mnohem nižší a to převážně z důvodu, že respondenty z jiných regionů se nepodařilo dostatečně zapojit do výzkumu. To znamená, že výsledek lze interpretovat pouze pro tento výzkum, a ne pro celou českou populaci.

Graf č. 7: Rozdělení podle délky vlastnictví řidičského průkazu u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



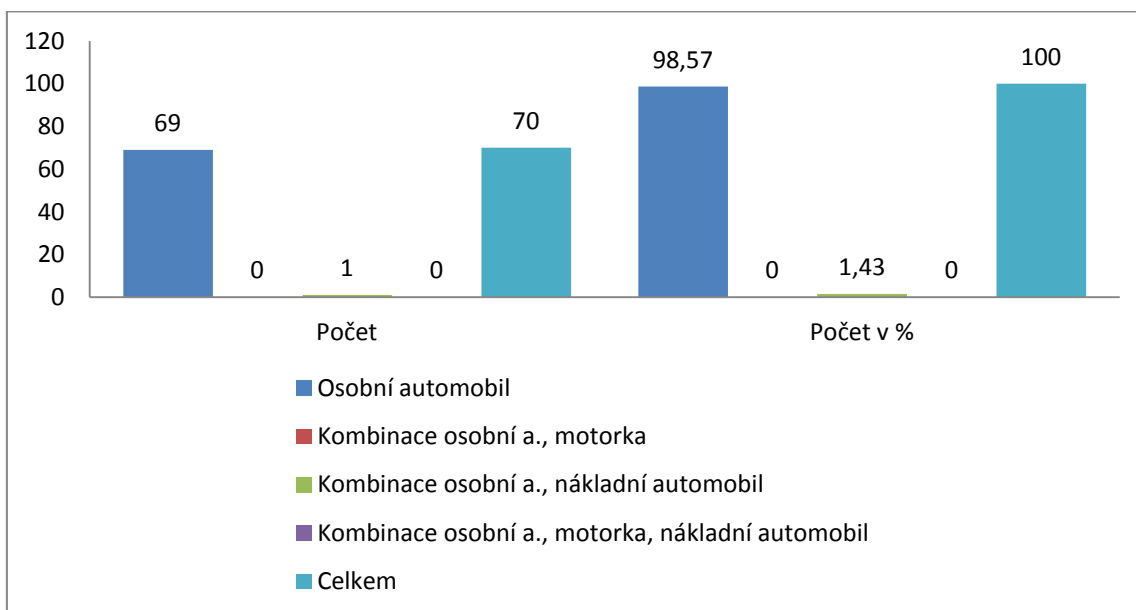
Respondenti vlastníci řidičské oprávnění více než 10 let usednou za volant pod vlivem alkoholu nejčastěji a to z celých 60 %. Řidiči bez řidičského průkazu se výzkumu nezúčastnili.

Graf č. 8: Rozdělení podle pravidelnosti řízení u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu



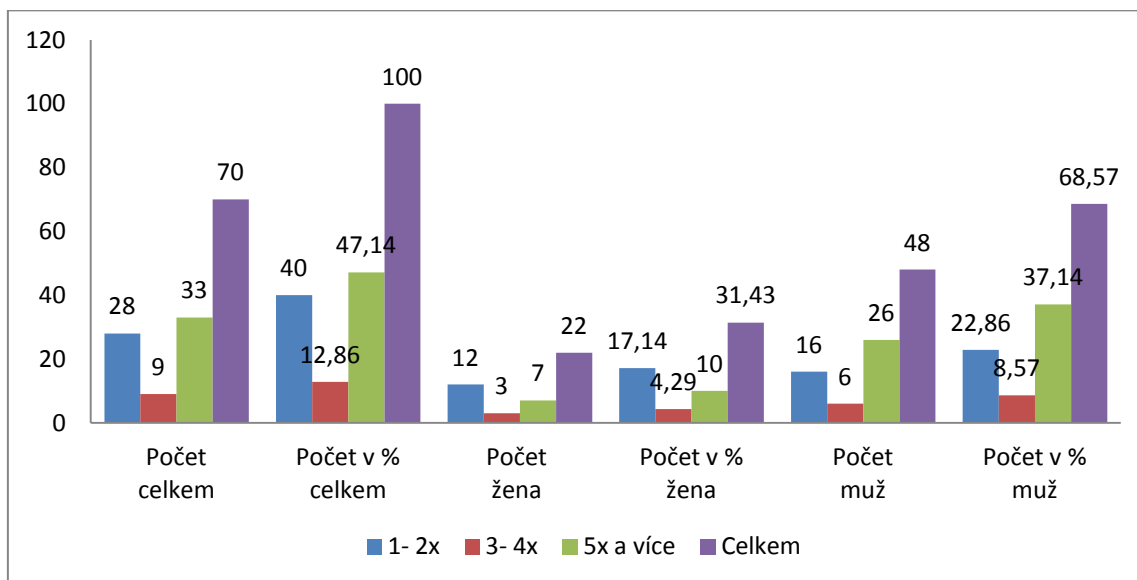
Více než polovina respondentů, co usedla za volant pod vlivem alkoholu, řídí pravidelně.

Graf č. 9: Rozdělení podle typu vozidla, který řídí řidiči pod vlivem alkoholu



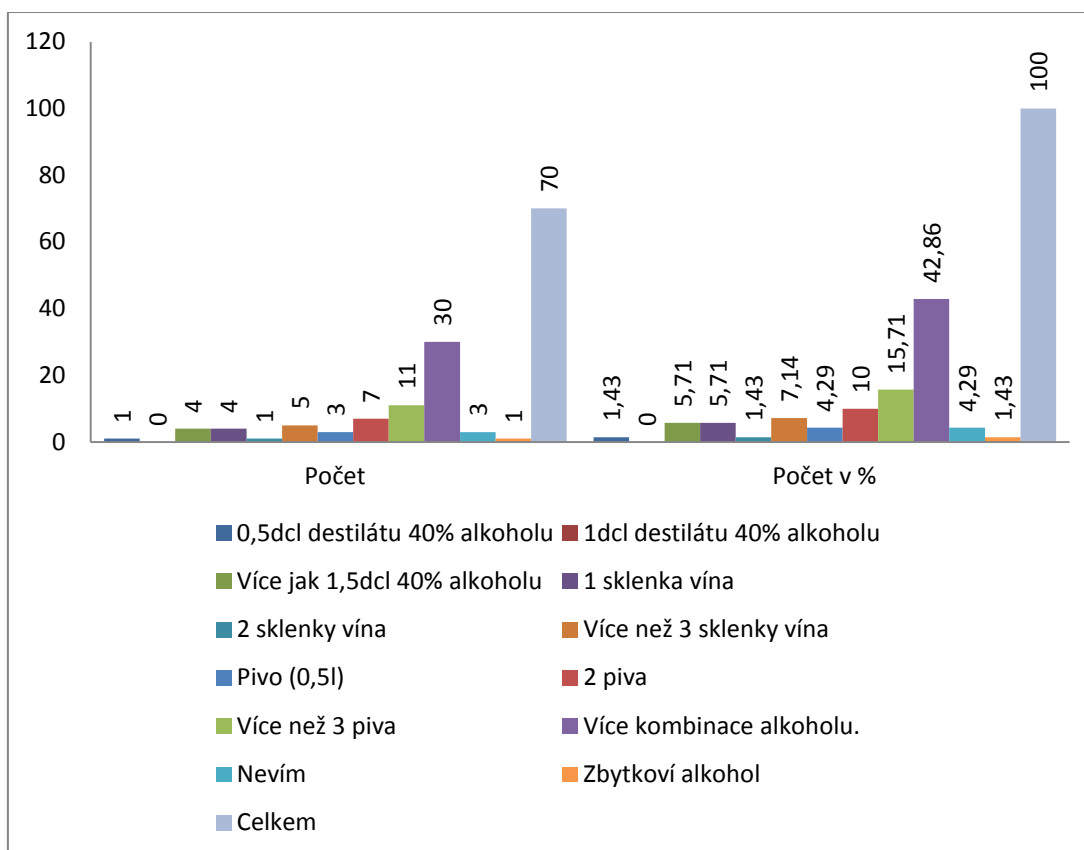
Respondenti, kteří řídí osobní automobil, představují největší skupinu celého výzkumu. Je proto patrné, že respondenti, co řídí osobní automobil, budou pod vlivem alkoholu řídit nejčastěji.

Graf č. 10: Rozdělení podle četnosti řízení pod vlivem alkoholu



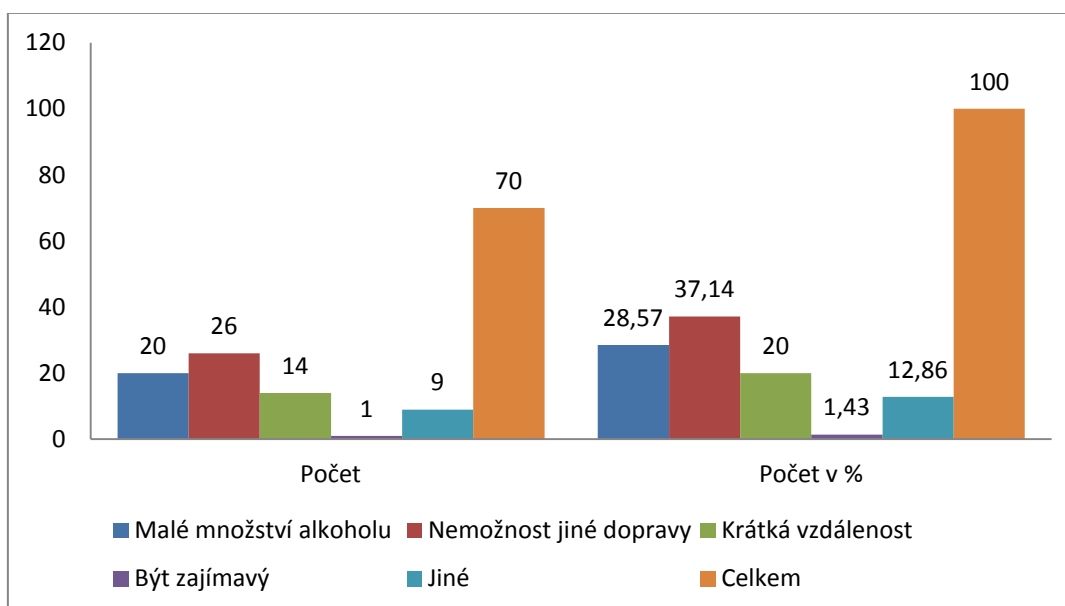
Více jak polovina respondentů tj. 70 ze 114 řídilo pod vlivem alkoholu. Dokonce většina tj. 33 ze 70 jich řídilo 5x a více. U tohoto údaje absolutně převažovali muži nad ženami. Ženy a muži, kteří řídili pod vlivem jen 1krát nebo 2krát, bylo o něco méně, ale rozdíl mezi pohlavím, už nebyl tak markantní, 12 žen a 16 mužů. Z toho je zřejmé, že muži řídí častěji a vícekrát pod vlivem alkoholu než ženy a mají sklon k rizikovějšímu chování.

Graf č. 11: Množství požitého alkoholu před jízdou



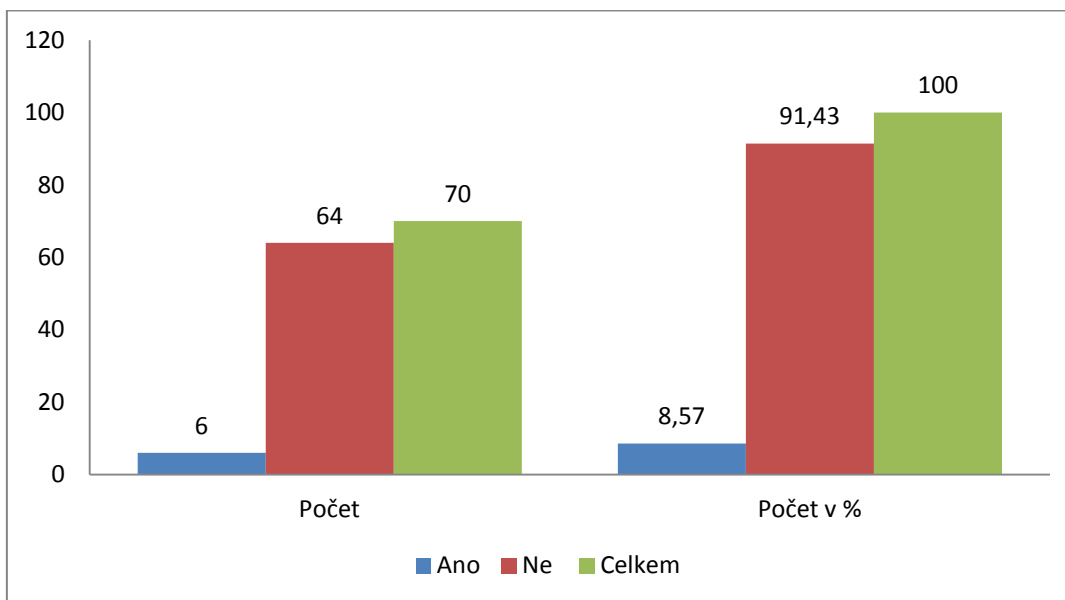
Respondenti často vypili před jízdou větší množství různých kombinací alkoholu. Takovéto množství alkoholu může výrazně ovlivnit jízdu automobilem a přispět tím k dopravní nehodě.

Graf č. 12: Důvody k řízení pod vlivem alkoholu



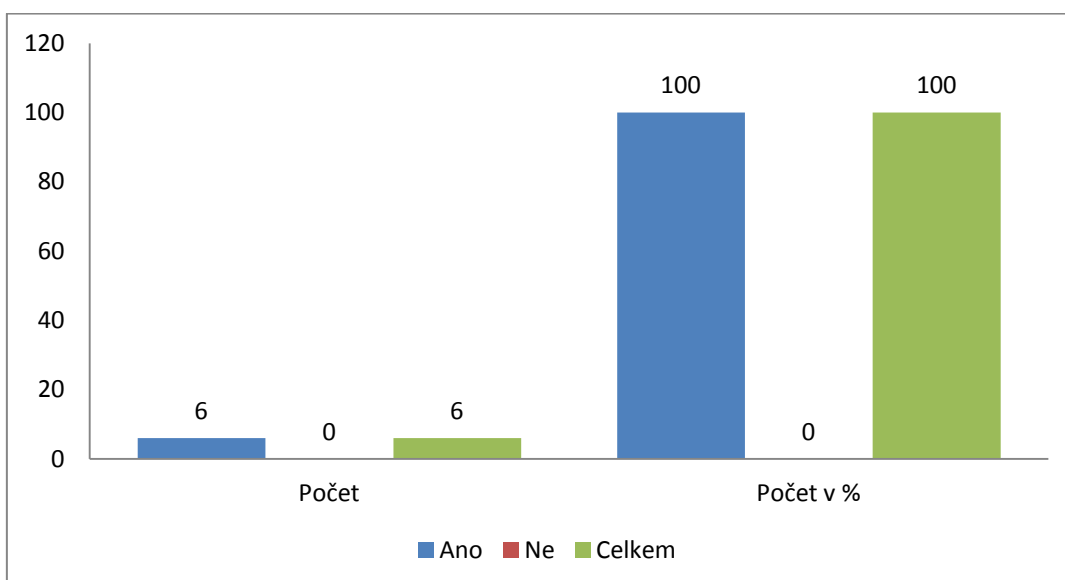
Důvodem pro řízení pod vlivem alkoholu byla nejvíce nemožnost jiné dopravy a malé množství vypitého alkoholu před jízdou. U odpovědí jiné nejčastěji respondenti uváděli mladickou nerozvážnost a delší doba konzumace alkoholu.

Graf č. 13: Zaviněná nehoda nebo dopravní přestupek pod vlivem alkoholu



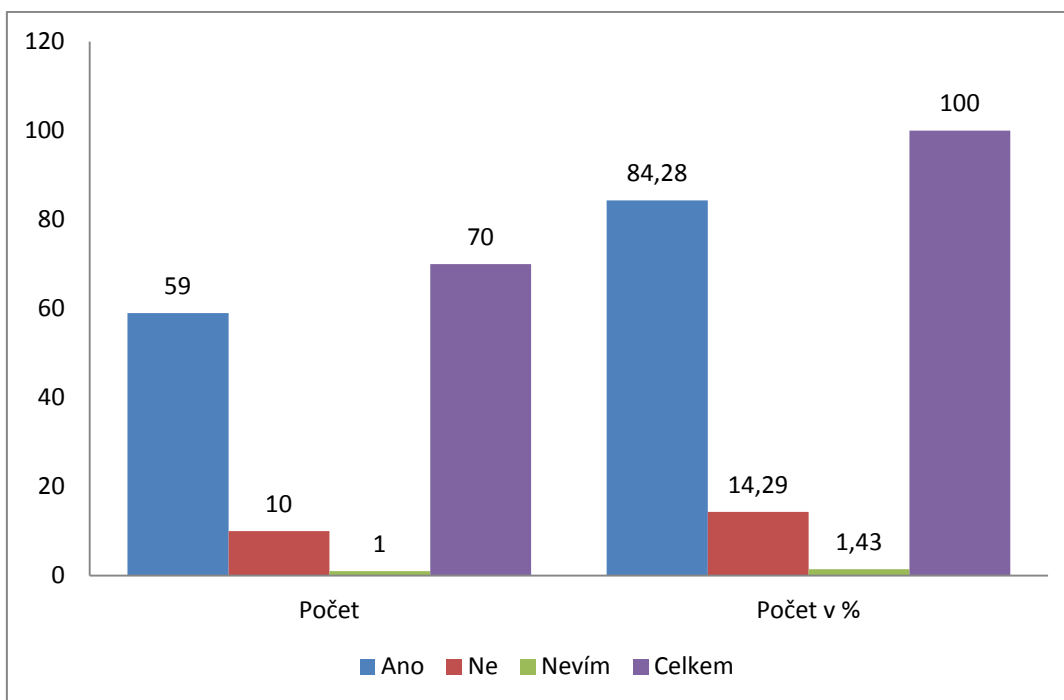
Šest respondentů z počtu 70, co řídili pod vlivem alkoholu, způsobili dopravní nehodu či přestupek. Z toho mužů bylo 5 a 1 žena. Potrestáni byli nejčastěji peněžitou pokutou 10.000 Kč a odejmutím řidičského průkazu. Z toho mi vyplívá, že muži se dopouštějí dopravních nehod a přestupků pod vlivem alkoholu častěji než ženy.

Graf č. 14: Změnila dopravní nehoda nebo přestupek Váš postoj k řízení pod vlivem alkoholu



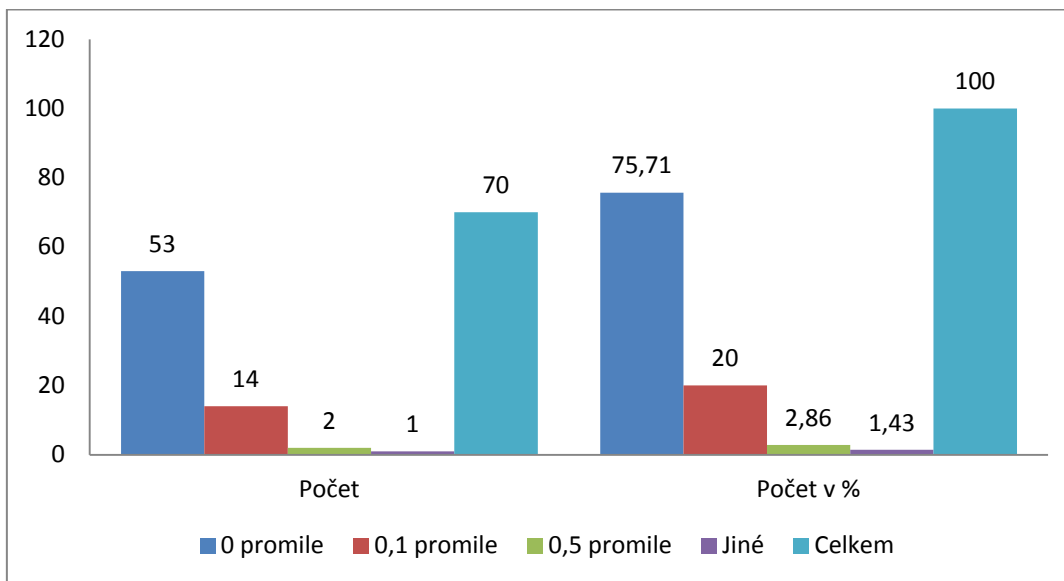
Všech 6 respondentů, kteří zavinili dopravní nehodu či přestupek si jsou vědomí svého chování a ovlivnilo to jejich postoj k řízení pod vlivem alkoholu. Většina z nich je zcela proti řízení pod vlivem alkoholu a jsou zodpovědnější nebo si dávají pozor na zbytkový alkohol. Jeden respondent dokonce uvedl, že automobil může být nástroj, který zabíjí.

Graf č. 15: Jízda v automobilu s řidičem pod vlivem alkoholu



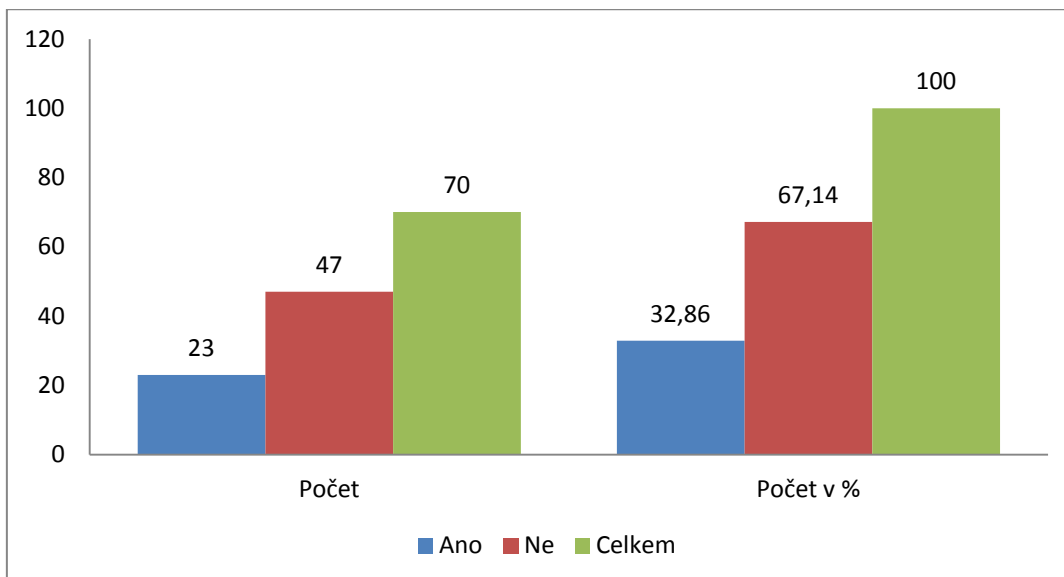
Většina respondentů tj. 84,28 % z počtu 70, co řídili pod vlivem alkoholu, zároveň jela v automobilu s někým, kdo byl pod vlivem alkoholu. Zajímavé je, že 31 respondentů, kteří nikdy neřídili po požití alkoholu, usedli vedle řidiče pod vlivem. To dělá 27,19 % všech dotázaných neboli každého 4. respondenta.

Graf č. 16: Povolená hladina alkoholu v krvi v ČR u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu.



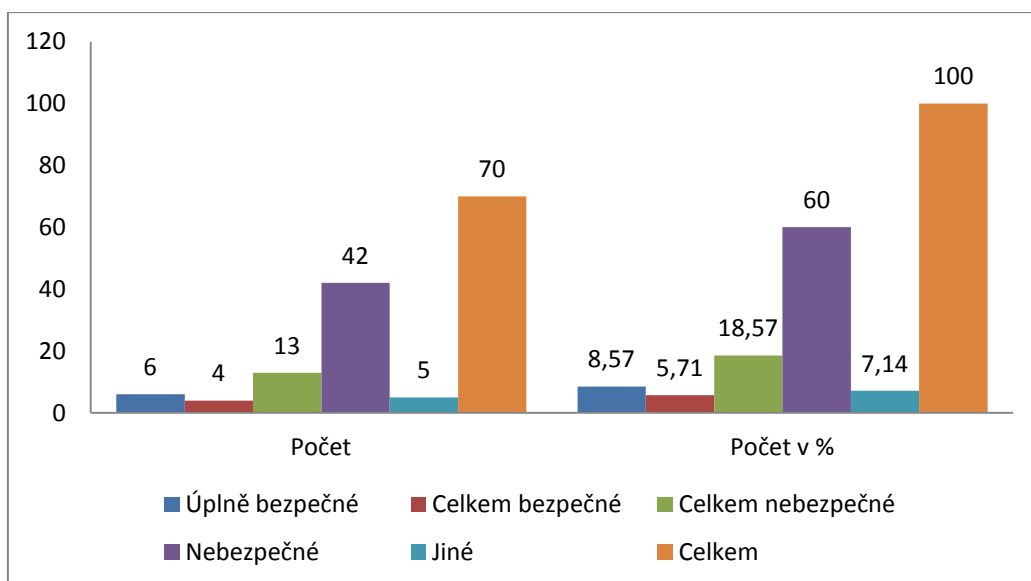
Informovanost většiny respondentů o ze zákona povolené hladině alkoholu v krvi v ČR je celkem nízká, jen 3 řidiči ze 4 znají povolenou hladinu. Každý čtvrtý respondent má mylnou představu o povolené hladině.

Graf č. 17: Myslíte, že by u nás měla být povolena větší hladina alkoholu v krvi?



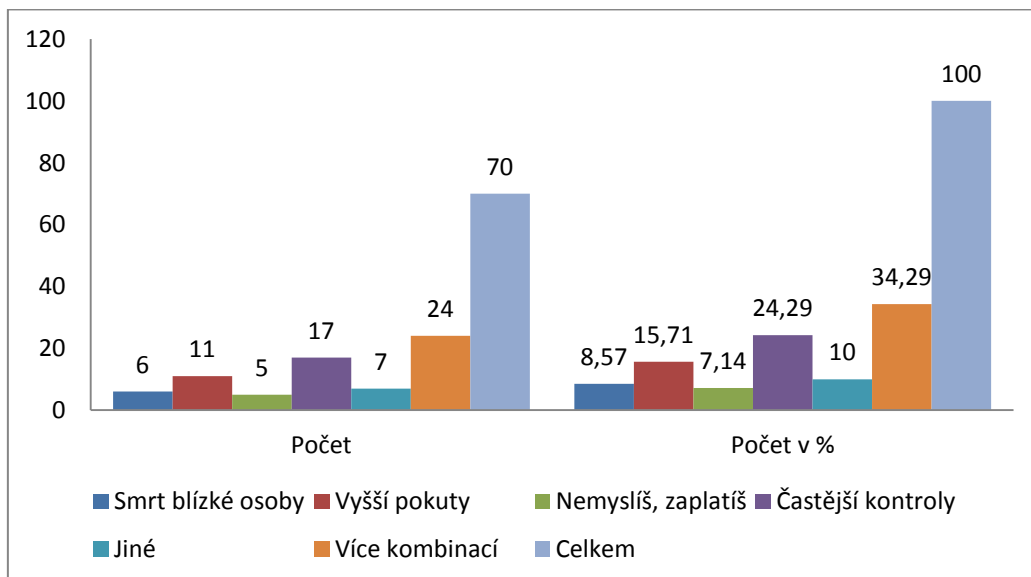
Více jak 2/3 respondentů, co někdy řídila pod vlivem alkoholu myslí, že by neměla být povolena větší hladina alkoholu v krvi. U ostatních řidičů byli důvody pro zvýšení hlavně zbytkový alkohol a 0,3 promile je fyziologická hladina.

Graf č. 18: Nebezpečnost řízení pod vlivem alkoholu



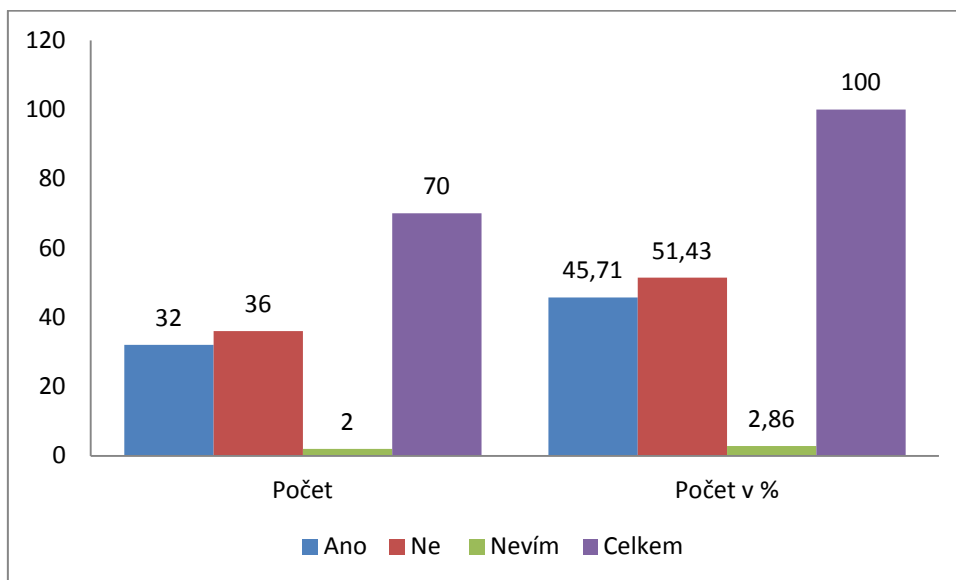
Respondenti si převážně uvědomují nebezpečnost řízení pod vlivem alkoholu. Pokud ostatní odpověděli pravdivě, tak část respondentů odpovědělo, že nebezpečné vůbec není. U ostatních odpovědí převažovala odpověď, že záleží na množství požitého alkoholu, zkušeností, prostředí a IQ řidiče.

Graf č. 19: Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu u respondentů, co řídili pod vlivem alkoholu



Nejčastěji se respondenti přiklánějí ke kombinaci výše uvedených možností prevence. Mezi ostatní respondenti uvádí ztrátu řidičského oprávnění, tvrdší postihy, více statistik, lepší osvětu již v době výcviku řidiče a společenskou ostrakizaci.

Graf č. 20: Účinnost prevence v ČR



Sice přes polovinu respondentů, co řídilo pod vlivem alkoholu, považuje prevenci v České republice za nedostatečnou, ale skoro stejná část respondentů prevenci považuje za účinnou. Dva respondenti zodpověděli, že nevědí, protože neznají statistiky.

10. Popis profilu rizikového řidiče

Profil rizikového řidiče podle tohoto výzkumu je následující:

Ze získaných a zpracovaných dat tohoto šetření je patrné, že osoba řídící pod vlivem alkoholu bude nejčastěji muž ve věku 27 - 35 let, středoškolského vzdělání nebo vysokoškolského vzdělání a svobodný. Největší zastoupení má rizikový řidič s bydlištěm ve velkoměstě. Je to zkušený pravidelný řidič, nejvíce řídí osobní automobil a pod vlivem alkoholu řídí opakovaně. Pravděpodobně si myslí, že má dostatečné zkušenosti a alkohol nebude mít vliv na jeho řidičské dovednosti.

Své jednání si řidič většinou uvědomuje a označuje ho jako nebezpečné, ale přesto často usedne za volant a to převážně po kombinaci více alkoholu. Nejvíce řidičů udává jako důvod nemožnost jiné dopravy. Je to ale v protikladu s faktem, že většina respondentů je z hlavního města, kde je spousta možností dopravy. To může mít několik důvodů: averze k hromadné dopravě, nedostatečná informovanost a cena služeb typu SOS drink, neupřímnost dotazovaných. Rizikový řidič, který sám usedl za volant pod vlivem alkoholu, nemá problém sednout na místo spolujezdce a svoje zdraví a život svěřit do rukou jiné osoby, která řídí po požití alkoholu. Toto se týká i řidičů, kteří nikdy pod vlivem alkoholu neřídili.

Respondenti, co zapadají do profilu rizikového řidiče myslí, že prevence v České republice je neúčinná, ale skoro stejný podíl udává, že prevence je účinná. A jako nejlepší prevenci rizikový řidič považuje kombinaci vyšších pokut, více kontrol, tvrdší postihy, ztrátu řidičského oprávnění a akce typu „Nemyslíš, zaplatíš“.

Rizikový řidič pracuje nejčastěji na středních nebo nižších pozicích, ale má také velké zastoupení na vedoucích pozicích, kde často musí jezdit automobilem a tím se zvyšuje četnost řízení pod vlivem alkoholu a riziko dopravní nehody.

Zajímavé je, že všech 6 respondentů, co řídili pod vlivem alkoholu a způsobili dopravní nehodu, nebo dopravní přestupek, jsou ve věkové kategorii 27 – 35 let, svobodní, z hlavního města, řídí pravidelně a jsou středoškolsky vzdělaní. Z toho je 5 mužů a jedna žena. Dva respondenti, kteří způsobili dopravní nehodu či přestupek jsou podnikatelé, další dva jsou na středních pozicích, jeden na nižší a vyšší pozici. Všechny 6 respondentů uvádí, že to změnilo jejich postoj k řízení pod vlivem alkoholu. Šestice respondentů, kteří zavinili nehodu, či jiný přestupek zapadá do profilu rizikového řidiče.

Rozhodně tento výzkum přináší zajímavé poznatky o profilu rizikového řidiče, ale výsledky mohou být zkreslené, protože vzorek nesplňuje požadavky reprezentativity.

11. Ověření hypotéz

H1: Předpokládám, že muži budou řídit pod vlivem alkoholu častěji než ženy.

Z celkového souboru respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu tj. 70, vedli jednoznačně muži, měli o 37 % větší podíl než ženy. Muži dominovali i v celkovém počtu účastníků výzkumu, ale jen o necelých 9 %. Z toho vyplývá, že muži řídí pod vlivem alkoholu častěji než ženy.

Hypotézu přijímám, protože v mém výzkumu muži řídí pod vlivem alkoholu častěji a to i v rozdělení podle četnosti.

H2: Pod vlivem alkoholu budou řídit častěji mladší řidiči.

Respondentů, co řídili nejčastěji pod vlivem alkoholu je nejvíce ve věku mezi 27 – 35 let, což je 57, 14 % z počtu 70. Druhou nejčastěji zastoupenou skupinou jsou respondenti ve věku 36 – 45 let, což je 18, 57 % ze 70. Z tohoto výzkumu vyplývá, že nejvíce rizikovou skupinou jsou řidiči ve věku mezi 27 – 35 let. Tento výsledek, ale nemá vypovídající hodnotu pro celou českou populaci, pouze mi ukazuje na to, že v nahodilém vybraném vzorku, respondenti v této věkové kategorii mají větší tendence řídit pod vlivem alkoholu.

Hypotézu nepřijímám, protože pod vlivem alkoholu, nejčastěji řídí řidiči kolem 30- ti let.

H3: Osoby s nižším vzděláním budou řídit pod vlivem alkoholu častěji.

Více než polovina tj. 61,43 % středoškolsky vzdělaných respondentů řídilo pod vlivem alkoholu a to převážně 5x a více z počtu 70. Další nejvíce zastoupenou skupinou byli vysokoškoláci z 30 % z počtu 70. Z toho by se mohlo odvozovat, že nejvíce rizikovou skupinou podle vzdělání jsou středoškolsky vzdělaní a vysokoškolsky vzdělaní respondenti.

Hypotézu, ale nemohu přijmout, protože respondenti s nižším vzděláním nejsou dostatečně zastoupeni v tomto výzkumném vzorku.

12. Diskuse

Abych mohla vyhodnotit vliv alkoholu na řízení, musela jsem nejprve prostudovat a popsat základní informace o alkoholu a jeho působení na člověka. Dále jsem se zabývala, jaký vliv může mít alkohol na psychickou a fyzickou stránkou řidiče, rizikovými faktory a důsledky. Je potřeba také prodiskutovat limity této práce, které popisují níže.

Práce mi ukazuje na opravdu alarmující podíl respondentů, co řídili pod vlivem alkoholu to je 61,40% z celkového počtu 114 respondentů. A z toho 28,95 % respondentů pod vlivem alkoholu řídí pravidelně a před jízdou požíli více alkoholu. Všeobecně je známo, že alkohol je ve společnosti oblíbený nápoj a téměř všude je tolerován. Tento výsledek tedy může ukazovat, na respondentův kladný postoj k alkoholu.

Hodně mě překvapilo, že 12 respondentů uvádí, že řízení pod vlivem alkoholu je úplně bezpečné, což je přes 10 % z celého vzorku respondentů a toto číslo si zaslouží určitě pozornost. Ale je otázka, zda respondenti při vyplňování dotazníku byli opravdu pozorní a správně zaškrtnli odpověď, nebo si vážně tolik dotazovaných myslí, že alkohol za volantem je bezpečný.

Velmi zarážející pro mne bylo zjištění, že převážná většina tj. 90 respondentů usedla na místo spolujezdce s řidičem, co řídil pod vlivem alkoholu a dokonce i ti respondenti, kteří nikdy automobil pod vlivem alkoholu neřídili tj. 31, což je každý čtvrtý z celkového počtu. Jako možné vysvětlení u těch respondentů tj. 31, co nikdy neřídí pod vlivem, ale přesto si vědomě usednou vedle řidiče, který pod vlivem alkoholu řídí, mě napadá, že berou jízdu pod vlivem alkoholu jako bezpečnou, ale jen se obávají sankcí za toto jednání. Ale jsou to jen domněnky a bylo by za potřebí podrobnějšího rozboru.

Při vyhodnocování mého výzkumu, všichni respondenti co zavinili dopravní nehodu nebo přestupek zapadají přesně do mého profilu, což mi ukazuje, že tento profil řidiče může být označen za rizikový. V jiných výzkumech je ale nejvíce riziková věková skupina do 25 let, což může být ovlivněno tím, že můj vzorek nepopisuje celou běžnou populaci. Vhodné by bylo pro diskusi, která z těchto věkových kategorií je rizikovější. Mladší řidiči nejsou natolik zodpovědní, aby se zamysleli nad následky, více riskují a předvádějí se před kamarády a více chybují na silnicích. Naproti tomu řidiči starší, nabývají s věkem pocit, že jsou natolik „zkušenými řidiči“, že s malou dávkou alkoholu zvládnou situaci na silnici. Já osobně si myslím, že obě dvě věkové kategorie jsou rizikové, ale bylo by potřeba si tuto domněnku potvrdit rozsáhlejším výzkumem.

Bohužel se nepodařilo zapojit více respondentů z ostatních regionů, tak jako z hlavního města, což může také zkreslovat výsledek. Vzorek tedy nepopisuje celou běžnou populaci v České republice, ale pouze přináší zajímavé poznatky a poukazuje na to, na co by se mělo zaměřit v detailnějším a rozsáhlejším výzkumu. Pro reprezentativnější výsledky je třeba výzkum rozšířit o více respondentů a cíleně vybírat podobné zastoupení všech kategorií.

13. Souhrn

Práce se skládá ze dvou částí, teoretické a výzkumné.

Teoretická část se skládá z osmi kapitol. V první kapitole tedy v úvodní části krátce nastiňuji problematiku, řízení pod vlivem alkoholu v dnešní době. Druhá kapitola se zabývá charakteristikou alkoholu, vlivem na organismus a jeho výrobou. Ve třetí kapitole se věnuji psychickým procesům a stavům u řidiče. Ve čtvrté kapitole popisuji teorii dopravních nehod a jejich příčiny. Pátá kapitola se zabývá alkoholem jako příčinou dopravních nehod, popisuje, jaké jsou možnosti zjišťování hladiny alkoholu v krvi a obsahuje přehled povolené hladiny alkoholu u nás a ve světě. Šestá kapitola popisuje jednotlivé zákony, související s řízením pod vlivem alkoholu. V sedmé kapitole se věnuje prevenci v dopravě. Osmá a zároveň poslední kapitola teoretické části udává statistický přehled nehodovosti a úmrtí v souvislosti s alkoholem v České republice za rok 2011 a 2012.

Výzkumná část vyhodnocuje získaná data z dotazníků, kterých jsem měla 114. Z takto zpracovaných dat jsem ověřila své hypotézy, sestavila profil rizikového řidiče a zjistila důvody rizikového chování.

14. Závěr

Cílem mé práce bylo zjistit celkovou rozšířenost řízení pod vlivem alkoholu u obecné populace v České republice a důvody, které je k tomu vedou. Touto prací jsem si potvrdila, že konzumace a řízení pod vlivem alkoholu je v České republice dosti rozšířené a je aktuálním a závažným problémem. Řízení pod vlivem alkoholu je samozřejmě problémem celosvětovým a je potřeba se danou problematikou i nadále zabývat a příslušná opatření a prevenci přizpůsobovat aktuální době, protože se nároky na ní v průběhu doby stále mění. Jaké jsou dnešní možnosti prevence jsem popsala v samostatné kapitole Prevence nehod v dopravě. Ve výzkumné části, jsem se zabývala důvody, které vedou řidiče k tomu usednout za volant pod vlivem alkoholu. Zajímaly mně následky jejich chování, a jaký postoj mají k dané problematice. Dále mně zajímal profil řidiče, který se chová nejčastěji rizikově.

Z výzkumu vyplynulo, že nejvíce rizikovou skupinou jsou muži, což potvrzují i statistiky a ve věku 27- 35 let s řidičským průkazem více než 10 let. Jako důvod uvádějí nemožnost jiné dopravy. Ženy představují skupinu, která se chová zodpovědněji a méně riskuje. Pokud žena usedla za volant pod vlivem alkoholu, tak ve většině případů jen jednou ale za to muži se dopouští rizikového chování častěji a opakovaně.

Od roku 2006 je každoročně pořádána akce Domluvme se, která je zaměřená na mladé řidiče, kteří jedou za zábavou. Jejím základním sloganem je „Pokud jedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol“. Ale často je velice obtížné být jediným ze skupiny, který nepije a má úlohu řidiče, když ostatní konzumují alkohol a baví se. Proto si myslím, že takový řidič, může velice snadno podlehnout a dát jednu nebo dvě sklenky, které podle něho nemůžou negativně ovlivnit jeho schopnosti řídit. Ale už si neuvědomuje, že i po tak malém množství se chová za volantem riskantněji, nemá pohotovost reakce a přeceňuje své možnosti. Z výzkumu mi také vyplývá, že řidiči, kteří vlastní řidičský průkaz nad 10 let, mají tendence si myslet, že jejich řidičské zkušenosti jsou natolik velké, že zvládnou jízdu i po pár sklenkách.

Z mého šetření nabývám dojmu, že respondenti, kteří nezpůsobili pod vlivem alkoholu nehodu či přestupek a nebyli potrestáni, v tomto nezodpovědném chování budou pokračovat i nadále. Na to ukazují i odpovědi respondentů, co zavinili nehodu nebo přestupek v souvislosti s alkoholem, že to ovlivnilo jejich postoj k řízení pod vlivem alkoholu. Převážná většina řidičů řídí pod vlivem alkoholu a nikdy za své chování nebylo potrestáno.

Mnoho řidičů si myslí, že malé množství požitého alkoholu či zbytkového nemůže negativně ovlivnit jejich řidičské dovednosti, a proto někteří respondenti jsou pro zvýšení hladiny alkoholu v krvi. Ale měli bychom si uvědomit, že i samotná kocovina má negativní vliv na schopnosti řidiče. Nemusí pokaždé dojít k střetnutí s dalším vozem, ale může dojít ke střetnutí s člověkem, zvířetem nebo cyklistou. Tuto skutečnost si mnozí neuvědomují.

Doufám, že respondenti byli při vyplňování dotazníku upřímní a zamysleli se nad svým rizikovým chováním. Snad si řidiči uvědomí, že pokaždé, když sedáme za volant, vystavujeme se potencionálnímu nebezpečí a konzumací alkoholu před jízdou se toto nebezpečí několikrát zvyšuje.

Práce poukazuje na určité tendence, které by zasloužily podrobnější výzkum. Ten doporučuji rozšířit v návazné diplomové práci.

15. Použitá literatura

1. BESIP (2012). Nemyslíš, zaplatíš. Dostupné na <http://www.ibesip.cz/cz/akce-a-kampane/archiv-kampani/nemyslis-zaplatis>
2. BESIP (2012). Autem do zahraničí. Dostupné na <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/cestujeme-automobilem/autem-do-zahranici>.
3. BESIP (2012). Domluvme se. Dostupné na <http://www.ibesip.cz/cz/akce-a-kampane/archiv-kampani/domluvme-se>.
4. Chmelík, J. a kol.(2009). Dopravní nehody. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., s. 269. ISBN 978-80-7380-211-0
5. Drogy a řízení (2008). *Zaostřeno na drogy*, 6 (2), 1-12.
6. EMCDDA (European Monitoring Centre for Drugs and Drugs Addiction). Drugs and driving. [8. června, 2013], dostupné na <http://www.emcdda.europa.eu/topics/driving>
7. Fórum PSR: *Alkohol za volantem*. Internetové stránky: [http:// www.pijsrozumem.cz](http://www.pijsrozumem.cz) (28 5. 2013)
8. Fórum: Alkohol za volantem. Internetové stránky: [http:// www.dopravni- pravo.cz](http://www.dopravni-pravo.cz) (30. 5. 2013)
9. Griffith, E. (2000). Alcohol, the ambiguous molecule. Penguin Books in London.
10. Hamerníková, V. Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče. Brno: Národní centrum ošetrovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, s. 31-32. ISBN 978-80-7013-517-4.
11. Kvapilík, J. & Svobodová, A. (1985). Člověk a alkohol (13). Praha: Avicenum, zdravotnické nakladatelství.
12. Ministerstvo dopravy: *Alkohol jako příčina dopravních nehod!*. Dostupné na <http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09OQ%3d%3d> (2. 6. 2013)
13. Mravčík, V., Zábranský, T., Vorel, K. (2008). Výskyt etanolu a dalších drog u smrtelných dopravních nehod v České republice v roce 2008. *Časopis lékařů českých* 2010, 149 (7), 332-336
14. Policie ČR (2010). Dostupné na <http://www.policie.cz/clanek/alkohol-a-drogy-v-silnicnim-provozu.aspx>

15. POPOV, Petr a Kamil KALINA. Drogy a drogové závislosti 1: Mezioborový přístup. 1. vydání. Česká republika: Úřad vlády České republiky, 2003, s. 151. ISBN 80-86734-05-6.
16. Repado programy pro řidiče (2013). Řízení pod vlivem alkoholu a drog. Dostupné na <http://repado.cz/projekt/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-a-drog/>
17. Sananim - drogová poradna. Alkohol. [11. května, 2013], dostupné na <http://www.drogovaporadna.cz/alkohol.html>
18. Sandorová, R., Samková, J., Holejšovský, J., Vodvářka, S. (2006). Droga jménem alkohol. *Kontakt*, 8 (2), 358-365
19. Štikar, J., Hoskovec, J., Štikarová, J. (2003). Psychologie v dopravě. Praha: Nakladatelství Karolinum.
20. Šucha, M. (2012). Alcohol ignitron interlocks „Alcolock“- účinný nástroj prevence řízení pod vlivem alkoholu. *Adiktologie*, (12)2, 152-157.
21. Tesařík, J., Sobotka, P. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích České republika za rok 2011, 2012. [6. června, 2013], dostupné na <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d>
22. Zákon č 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
23. Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích
24. Zákon č. 379/2005 Sb. o opatření k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů.
25. Zikmund, J. [13. prosince, 2010], dostupné na www.zikmund.org

16. Přílohy

16.1. Příloha č. 1: Dotazník

Vámi zvolenou odpověď označte červeně.

Vyplněný dotazník, prosím pošlete na email kkaprasova@volny.cz

1) Pohlaví:

- 1. muž
- 2. žena

2) Věk:

3) Rodinný stav:

- 1. svobodná/svobodný
- 2. ženatý, vdaná
- 3. rozvedená/rozvedený
- 4. vdova/vdovec

4) Vzdělání:

- 1. základní škola
 - 2. odborné učiliště
 - 3. střední škola
 - 4. vyšší odborná škola
 - 5. vysoká škola
-

5) Povolání:

6) Bydliště:

1. hlavní město
2. město nad 50 tis.
3. město do 50 tis.
4. město do 10 tis
5. obec

7) Jak dlouho máte řidičský průkaz?

1. nevlastním řidičské oprávnění
2. méně než 1 rok
3. 1-5 let
4. 6- 10 let
5. více než 10 let

Pokud jste na otázku 7 odpověděli, že nevlastníte řidičský průkaz, pokračujte prosím, otázkou číslo 15.

8) Řídíte pravidelně (téměř denně)?

1. ano
2. ne

9) Jaký druh vozidla řídíte? Např. osobní automobil, kamion.

.....

10) Řídil/a jste někdy automobil pod vlivem alkoholu?

1. ano (napište kolikrát)
2. ne

Pokud jste na otázku 10 odpověděli NE, pokračujte prosím, otázkou číslo 15.

11) Jaké množství jste před jízdou vypili? (možno označit více odpovědí)

1. 0.5dcl destilátu 40% alkoholu (1 panák)
 2. 1dcl destilátu 40% alkoholu (2 panáky)
 3. více jak 1.5dcl (3 panáky)
 4. 1 sklenka vína (2dcl)
 5. 2 sklenky vína
 6. více než 3 sklenky vína
 7. pivo (0.5l)
 8. 2 piva
 9. více než 3 piva
-

12) Jaký důvod vás vedl k řízení pod vlivem alkoholu?

1. malé množství alkoholu
 2. nemožnost jiné dopravy
 3. krátká vzdálenost
 4. být zajímavý
 5. jiné (prosím napište)
-

13) Zavínil/a jste pod vlivem alkoholu dopravní nehodu či dopravní přestupek?

1. ano
2. ne

(Pokud ano, jak jste byli potrestáni)

.....

14) Změnila dopravní nehoda nebo dopravní přestupek vámi zaviněná pod vlivem alkoholu nějak váš postoj k řízení pod vlivem.

1. ano
2. ne

(Pokud ano, napište prosím jak)

.....

15) Jel/a jste někdy v automobilu s někým, kdo řídil pod vlivem alkoholu?

1. ano
 2. ne
-

16) Víte, jaká je povolena hladina alkoholu v krvi, při které je ze zákona možno řídit motorové vozidlo?

1. 0 promile
2. 0.1promile
3. 0.5 promile

17) Myslíte, že by u nás měla být povolena větší hladina alkoholu v krvi?

1. ano
2. ne

Pokud ano, prosím napište důvod.

.....

18) Jak moc je podle Vás nebezpečné řízení pod vlivem alkoholu?

1. úplně bezpečné
 2. celkem bezpečné
 3. celkem nebezpečné
 4. nebezpečné
 5. jiné (prosím napište)
-

19) Co považujete za nejlepší prevenci proti řízení pod vlivem alkoholu?

1. smrt blízké osoby
2. vyšší pokuty
3. kampaně typu „Nemyslíš, zaplatíš“
4. častější kontroly
5. jiné (prosím napište)

.....

20) Myslíte, že nynější prevence v ČR je účinná a vede ke snížení počtu případů řízení pod vlivem alkoholu? (prevencí jsou myšleny vyšší pokuty, akce Kryštof, kampaně typu Nemyslíš, zaplatíš)

1. ano
2. ne

.....

Chcete k tématu ještě něco dodat? Prosím uveďte.

.....

.....

.....

Děkuji Vám za vyplnění dotazníku a za čas nad ním strávený.

16.2. Příloha č. 2: Seznam tabulek

- Tabulka č. 1 Vliv alkoholu na schopnost řídit motorové vozidlo
- Tabulka č. 2 Doba odbourávání alkoholu
- Tabulka č. 3 Přehled povolené hladiny alkoholu u nás a ve světě
- Tabulka č. 4 Postihy přestupků a trestných činů pod vlivem alkoholu
- Tabulka č. 5 Přehled nehod a usmrcených osob zaviněných řidiči motorových vozidel a přehled nehod celkem v souvislosti s alkoholem za rok 2011 a 2012.
- Tabulka č. 6 Přehled členění zaviněných nehod pod vlivem alkoholu podle hodnoty zjištěné hladiny
- Tabulka č. 7 Gender rozdělení
- Tabulka č. 8 Rozdělení podle věku
- Tabulka č. 9 Rozdělení podle rodinného stavu
- Tabulka č. 10 Rozdělení podle vzdělání
- Tabulka č. 11 Rozdělení podle povolání
- Tabulka č. 12 Rozdělení podle bydliště
- Tabulka č. 13 Rozdělení podle délky vlastnictví řidičského průkazu
- Tabulka č. 14 Rozdělení podle pravidelnosti řízení
- Tabulka č. 15 Rozdělení podle typu vozidla
- Tabulka č. 16 Rozdělení podle četnosti řízení pod vlivem alkoholu
- Tabulka č. 17 Jízda v automobilu s řidičem pod vlivem alkoholu.
- Tabulka č. 18 Povolená hladina alkoholu v krvi
- Tabulka č. 19 Myslíte, že by u nás měla být povolena větší hladina alkoholu v krvi?
- Tabulka č. 20 Nebezpečnost řízení pod vlivem alkoholu
- Tabulka č. 21 Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu

16.3. Příloha č. 3: Seznam grafů

Graf č. 1	Gender rozdělení respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 2	Rozdělení podle věku u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 3	Rozdělení podle rodinného stavu u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 4	Rozdělení podle vzdělání u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 5	Rozdělení podle povolání u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 6	Rozdělení podle bydliště u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 7	Rozdělení podle délky vlastnictví řidičského průkazu u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 8	Rozdělení podle pravidelnosti řízení u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 9	Rozdělení podle typu vozidla, který řídí řidiči pod vlivem alkoholu
Graf č. 10	Rozdělení podle četnosti řízení pod vlivem alkoholu
Graf č. 11	Množství požitého alkoholu před jízdou
Graf č. 12	Důvody k řízení pod vlivem alkoholu
Graf č. 13	Zaviněná nehoda nebo dopravní přestupek pod vlivem alkoholu
Graf č. 14	Změnila dopravní nehoda nebo přestupek Váš postoj k řízení pod vlivem alkoholu
Graf č. 15	Jízda v automobilu s řidičem pod vlivem alkoholu
Graf č. 16	Povolená hladina alkoholu v krvi v ČR u respondentů, kteří řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 17	Myslíte, že by u nás měla být povolena větší hladina alkoholu v krvi?
Graf č. 18	Nebezpečnost řízení pod vlivem alkoholu
Graf č. 19	Nejlepší prevence proti řízení pod vlivem alkoholu u respondentů, co řídili pod vlivem alkoholu
Graf č. 20	Účinnost prevence v ČR